



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
DEPARTAMENTO DE ARQUEOLOGIA
CAMPUS DE LARANJEIRAS

JOSÉ FRANCISCO DOS SANTOS

O PORTO VELHO DE MARUIM, SERGIPE: UM OLHAR
ARQUEOLÓGICO

Laranjeiras

2014

JOSÉ FRANCISCO DOS SANTOS

**O PORTO VELHO DE MARUIM, SERGIPE: UM OLHAR
ARQUEOLÓGICO**

Monografia apresentada ao curso de Bacharelado e Arqueologia do Departamento de Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe, como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Arqueologia. Orientação: Prof. Dr. Paulo Fernando Bava de Camargo.

Laranjeiras

2014

JOSÉ FRANCISCO DOS SANTOS

Monografia apresentada ao curso de Bacharelado em Arqueologia do Departamento de Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe, como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Arqueologia.

Aprovado em: 15/12/2015.

Banca Examinadora

Paulo Fernando Bava de Camargo

Orientador

Universidade Federal de Sergipe

Gilson Rambelli

1º Examinador

Universidade Federal de Sergipe

Leandro Domingues Duran

2º Examinador

Universidade Federal de Sergipe

Ao meu Deus que sempre
se fez presente na minha
caminhada.

Aos meus pais, pelo apoio.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador Paulo de Camargo. Pela paciência, perseverança, por acreditar em mim, nos momentos de dúvidas, por mandar diversos e-mails e vários encontros que tivemos, valeu mesmo.

Aos meus pais que foram os principais incentivadores nesta jornada principalmente, a minha mãe que foi uma mulher guerreira tudo ela fez por mim, também ao meu pai (**em memória**).

A minha esposa que sempre esteve presente ao meu lado, incentivando e me apoiando nas minhas decisões em todos os momentos da minha vida.

Aos meus filhos; Moises e Thiago que me deram muito apoio, principalmente a Thiago que foi o meu maior incentivador.

A minha família que esteve presente nesta jornada aos meus irmãos, Francisca, Fernando, Floriano, Francira, Maria José, Jorge Luiz (Bado), Crispim, Hortência e sobrinhos. As minhas noras aos meus netos, cunhadas, cunhados, pela amizade e apoio.

Aos meus amigos e colegas por onde passei até chegar à universidade Federal de Sergipe.

Aos meus mestres que foram à inspiração intelectual do meu conhecimento como: Olivia, Suely Amâncio, Moises, Alberico, Verônica, Márcia Barbosa, Gilson Rambelli, Emilio Fogaça, Paulo Jobim, Zé Pellini, Wagner Lemos, Elaine Christian.

Aos meus amigos de curso; Marcel, Wendson, Edenilza, Edleuza, Felipe Nascimento, José Francisco dias Neto, Jacyanne, Esaú, Gardênia, Maria Selma, Raimunda, Angecila, Paula, Felipe Calazans, Flávia, Átala Nascimento, Jane, Luana, Márcia viera. E por todos os colegas que estiveram comigo desde o vestibular até este momento. Especialmente, Átala Nascimento a Felipe Calazans, que foram os meus companheiros nesta caminhada que finalmente chegou ao fim.

Aos funcionários do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe.

A todos da minha comunidade do Ponto Novo especialmente à Pastoral da Pessoa Idosa obrigado pelo apoio.

Aos meus conterrâneos de Maruim que tanto me ajudaram nas entrevistas; Sr. Gerson, João dos Santos, Manoel da Silva, Virgílio, Ademir, Helber, especialmente; Assistente Social Rosana e a professora Amélia, Zulenita (Zulê). Obrigado por tudo.

RESUMO

Este trabalho de conclusão de curso- Bacharelado em Arqueologia- é o resultado de pesquisa sobre Arqueologia Portuária. Trata-se de um estudo de caso sobre o Porto da Cidade de Maruim, localizado na Praça da Bandeira, Bairro São José. Teve como objetivo identificar, registrar e interpretar o que este Porto representou no período da segunda metade do século XIX e início do século XX. Em termos metodológicos nos valem das práticas da Arqueologia de Ambientes Aquáticos, buscando enxergar como era a operacionalidade desse Porto, analisando e prospectando os materiais construtivos das estruturas do Porto, os prédios que serviam como depósitos de mercadorias, os casarões que faziam parte do Porto, as fontes que abasteciam as residências e as embarcações, dentre outros. Tudo isso para responder à pergunta: como foi o passado desse movimentado porto? Um dos resultados deste trabalho foi entender o porquê esse Porto perdeu a sua funcionalidade enquanto em toda região havia uma grande movimentação de cargas diferentes daquelas originalmente produzidas no estado. Várias foram as razões possíveis: o fechamento das usinas que produziam açúcar pela falta dos incentivos aos produtores; a construção da via férrea, no início do século XX; a construção da rodovia BR 101.

Palavras-Chaves:Arqueologia Portuária, Trapiches, Casarões.

ABSTRACT

This final university work from the course of Archeology is the result of a research about the Port Archeology.

It is a case of study about the Harbor of Maruim City, located on Bandeira Square, São José District. The objective was to identify, register and analyze what this Harbor represented in the second half of the 19th century and beginning of the 20th century. In its tentative of promoting new studies and discussions about what it was and what this Harbor represents nowadays. In methodological terms the research was made through the methods of the Archeological Aquatic Environment. Of how the Harbor used to operate, analyzing and prospecting the structures and materials of the Harbor, the buildings that served as a merchandising warehouse, the houses that were part of the Harbor, the fountains of water that provided the residences and the vessels, as well as how was the movement at the Harbor.

The result of this work was to understand why the Harbor lost its functionality, while in the whole region, the Harbor received a great cargo movement. There were a lot of reasons, and one of them was the closing of the sugar factory, that was lacking incentive for the producers. According to the construction of the BR 101, another reason was the construction of the railway.

Keywords: Port Archeology, the Pier, the Houses.

LISTA DE IMAGENS

Prancha 1:	29
Imagem 1: Saveiro de Sergipe na Década de 1950.....	29
Imagem 2: Lancha a Vapor.....	29
Imagem 3: Saveiro da Bahia.....	29
Prancha 2:	31
Imagem 1: Mapa (01) da Cidade de Maruim.....	31
Prancha 3:	32
Imagem 1: Mapa (02) Localizando o Sítio Porto Velho.....	32
Prancha 4:	33
Imagem 1: Dimensão do Porto/Rio Ganhamoroba.....	33
Imagem 2: Extensão do Porto.....	33
Imagem 3: Reforma do cais do Porto Velho.....	33
Prancha 5:	34
Imagem 1: Planta Baixa do Porto Velho Maruim.....	34
Prancha 6:	35
Imagem 1: Vista aérea do cais do Porto Velho.....	35
Imagem 2: Estruturas do cais.....	35
Imagem 3: Escadarias do cais do Porto Velho.....	35
Prancha 7:	37
Imagem 1: Tamarindeiro.....	37
Prancha 8:	38
Imagem 1: Vista das Embarcações.....	38
Prancha 9:	39
Imagem 1: Vista aérea das Fontes que Abasteciam os Moradores e Trapiches.....	39
Imagem 2: Fonte 01.....	39
Imagem 3: Fonte 02.....	39
Imagem 4: Fonte 03.....	39
Prancha 10:	40
Imagem 1: Vista aéreas dos Casarões e Trapiches.....	40

Prancha 11:	41
Imagem 1: Antigo Trapiche Dois de Julho.....	41
Prancha 12:	42
Imagem 1: Planta Baixa do Antigo Trapiche Dois de Julho.....	42
Prancha 13:	43
Imagem 1: Janelas Emparelhadas do Trapiche Dois de Julho.....	43
Imagem 2: Paredes laterais interna.....	43
Imagem 3: Paredes laterais externa.....	43
Imagem 4: Paredes laterais interna.....	43
Prancha 14:	44
Imagem 1: Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo.....	44
Imagem 2: Estruturas laterais do Trapiche Bom Gosto.....	44
Imagem 3: Almoxarifado Central da Prefeitura de Maruim.....	44
Imagem 4: Garagem da Prefeitura.....	44
Prancha 15:	45
Imagem 1: Planta Baixa do Trapiche Bom Gosto.....	45
Prancha 16:	47
Imagem 1: Fachada do Edifício 01.....	47
Prancha 17:	48
Imagem 1: Planta baixa do Edifício 01.....	48
Prancha 18:	49
Imagem 1: Fachada do Edifício 02.....	49
Prancha 19:	50
Imagem 1: Planta Baixa do Edifício 02.....	50
Prancha 20:	51
Imagem 1: Fachada do Edifício 03 Estilo Neoclássicas.....	51
Imagem 2: Grades, lajotas e material construtivo.....	51

Prancha 21:	52
Imagem 1: Planta Baixa do Edifício 03.....	52
Prancha 22:	54
Imagem 1: Fachada do Edifício 04.....	54
Prancha 23:	55
Imagem 1: Planta Baixa do Edifício 04.....	55
Prancha 24:	56
Imagem 1: Fachada lateral do edifício 05.....	56
Imagem 2: Tipos de materiais construtivos/ Estruturas Antigas.....	56
Imagem 3: Retiradas das pedras Históricas da Praça da Bandeira.....	56
Prancha 25:	57
Imagem 1: Planta Baixa do Edifício 05.....	57
Prancha 26:	58
Imagem 1: Fachada do Edifício 06.....	58
Prancha 27:	59
Imagem 1: Planta Baixa do Edifício 06.....	59
Prancha 28:	61
Imagem 1: Fachada do Edifício 07.....	61
Prancha 29:	62
Imagem 1: PlantaBaixadoedifício07.....	62
Prancha 30:	65
Imagem 1:Porto da Fabrica de Tecido de Maruim.....	65
Imagem 2:Fabrica de Tecido Colortextil.....	65
Imagem 3: Estrutura do Porta da Fabrica de Tecido.....	65
Imagem 4: Degraus da Estruturas do cais do Porto da Fabrica.....	65
Prancha 31:	67
Imagem 1: Fabrica de Bebidas Hannequim.....	67

Prancha 32:	68
Imagem 1: Porto do Mercado.....	68
Imagem 2: Argola de Amarração das embarcações.....	68
Imagem 3: Píer de amarração.....	68
Prancha 33:	69
Imagem 1: Trapiche Novo.....	69
Imagem 2: Mercado Municipal Domingos Vieira.....	69
Prancha 34:	71
Imagem 1: Vista geral da Cidade de Maruim, 1860.....	71
Imagem 2: Vista geral da Cidade de Maruim, 2014.....	71
Prancha 35:	73
Imagem 1: Porto das Redes.....	73
Imagem 2: Antiga Alfândega / Porto das Redes.....	73
Imagem 3: Foz do Rio Sergipe.....	73
Prancha 36:	74
Imagem 1: Mapa do Porto de Aracaju de 1923.....	74
Prancha 37: Destruição do Porto de Maruim.....	76

LISTA DE QUADRO

Quadro 1: Consulados/ Nomes das Pessoas que exerceram o papel de Cônsul..... 63

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
CAPÍTULO 1. A HISTÓRIA DOS PORTOS NO BRASIL.....	16
1.1. Breve Histórico dos Portos Brasileiros.....	16
1.2. Início da Modernização dos Portos Brasileiros.....	17
1.3. O Porto de Santos.....	19
1.4. O Porto de Aracaju.....	20
CAPÍTULO 2 – BASES TEÓRICO-METODOLÓGICAS.....	22
2.1. Arqueologia de Ambientes Aquáticos.....	22
2.2. Arqueologia Marítima.....	23
2.2.1. Arqueologia Subaquática.....	24
2.3. Arqueologia em área Portuária e Urbana Brasileira.....	25
2.3.1. Arqueologia da Arquitetura.....	26
CAPÍTULO 3. O PORTO VELHO, A FÁBRICA DE TECIDO, O PORTO DO MERCADO E DEMAIS ESTRUTURAS PORTUÁRIAS.....	28
3.1. Paisagem Urbana do Porto Velho.....	28
3.2. Localização e estruturas do Porto Velho.....	30
3.3. As Estruturas dos edifícios do Porto Velho.....	46
3.4. Esses Edifícios, por quem teriam sido ocupados?.....	60
3.5. Outros portos de Maruim.....	63
3.6. Decadência de Maruim?.....	66
CAPÍTULO 4 - PORTO VELHO DE MARUIM: UM OLHAR ANTROPOLÓGICO.....	72
4.1. Como o Porto era Visto No Passado Pela Sociedade?.....	72
4.2. Como o Porto é Visto na Atualidade Pela Sociedade?.....	75
4.3. Tópicos de Entrevistas.....	77
CONSIDERAÇÕES.....	80
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	82
APÊNDICE A- Formulário de Entrevistas e Entrevistas.....	87
APÊNDICE B- FICHA DE CADASTRO NACIONAL DE SÍTIOS ARQUEOLÓGICO.....	95

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objetivo utilizar métodos técnicos e teorias da arqueologia para entender e descrever a importância do Porto Velho (1860). O “Porto Velho” da cidade de Maruim teve um desenvolvimento muito intenso: econômico, político e social. Esse desenvolvimento não só foi para a cidade, como para toda região: um grande comércio se instalou em Maruim atraindo pessoas de várias nacionalidades.

No Brasil existem poucos trabalhos sobre Arqueologia Portuária e Sergipe não é exceção. Com este trabalho, pretende-se mostrar dados importantes para o campo acadêmico sobre o ambiente portuário da cidade de Maruim, onde existe grande quantidade de vestígios arqueológicos. Apesar disso, a falta de pesquisas torna Maruim mal conhecida arqueologicamente. Assim, acreditamos que com este estudo poderá se demonstrar através tanto da documentação material quanto da imaterial como essa área Portuária era importante para a história da cidade, assim como também para o estado de Sergipe.

Nossa pesquisa monográfica foi realizada na área do Porto Velho, onde existem várias estruturas ligadas ao Porto: ruínas; trapiches; residências nas imediações do Porto; e em toda extensão do cais existem varias embarcações de pesca de pequeno calado que ainda o utilizam. Outros artefatos estão bem visíveis para estudos mais aprofundados em toda extensão do Porto, tais como uma âncora que foi encontrada por pescadores dentro do leito do rio.

Ainda próximo ao Porto há edifícios com estilo arquitetônico neoclássico; ruas construídas com o mesmo tipo de pedra daquelas que foram usadas no Porto nos trapiches. Tudo isso indica o grande desenvolvimento que existia na época em torno dessa cidade.

A pesquisa contou com auxílio das disciplinas Arqueologia Portuária, Arqueologia Subaquática, Arqueologia de Ambientes Aquáticos, Arqueologia Urbana e Arqueologia da Paisagem. No trabalho fizemos registros fotográficos e iconográficos, entrevistas com moradores, assim como também pesquisamos referências bibliográficas. Em resumo, procuramos identificar, através dos procedimentos teóricos e metodológicos mencionados,

o que o Porto Velho de Maruim representou no período da segunda metade do século XIX e início do século XX. Acreditamos, assim, que essa iniciativa poderá estimular novos estudos e discussões sobre o que esse patrimônio representou e ainda representa para a sociedade maruinense.

A monografia está dividida em quatro capítulos. O primeiro conta a história dos Portos no Brasil, mostrando sua importância no desenvolvimento portuário na economia, política para a sociedade local.

O segundo apresenta uma contextualização dos estudos arqueológicos, dando ênfase às disciplinas que abordam assuntos referentes ao desenvolvimento do projeto.

No terceiro é realizada uma análise sobre as estruturas do Porto Velho em si e das construções que fazem parte de seu entorno.

No quarto e último, expusemos como o Porto era visto no passado pela sociedade e também como ele é visto pela sociedade atual.

CAPÍTULO 1 – A HISTÓRIA DOS PORTOS NO BRASIL

1.1.Breve Histórico dos Portos Brasileiros

Desde a antiguidade mais remota o homem vem utilizando-se da navegação marítima, fluvial, sendo as embarcações como meio de transporte para seus deslocamentos e de suas mercadorias.

De acordo com Neves (2011), os portos foram importantes para as cidades, pois existem muitas histórias que envolvem estes terminais nas transformações físicas e econômicas desses locais. Antes os portos eram de responsabilidade dos municípios os quais pertenciam; depois todos os portos brasileiros passaram para a responsabilidade da Marinha; em seguida para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras. Portanto, neste mesmo período surgiram leis e decretos relacionados aos Portos, dentre eles o Decreto 447 de 1846, que aprovou o regulamento da Capitania dos Portos. Em 1869 foi editado o Decreto 1.746, que autorizava a concessão dos Portos por 90 anos à iniciativa privada e dava garantia de juros de 12% ao ano. Em 1886, a Lei 3.314 reduziu o prazo para 70 anos e a garantia de juros de 6% ao ano. Em 1903, foi editado o Decreto 4.859, em que o governo ficava responsável pela obra dos Portos e em seguida poderia conceder à iniciativa privada por 10 anos. No Decreto-Lei 6.368, de 1907, ficou aprovada a criação de um órgão que deveria ser responsável pelo melhoramento, centralização e administração dos Portos.

Segundo B. Fausto (2013), a vinda da família real para o Brasil mudou administrativamente a vida da colônia. De acordo com o mesmo, a história dos Portos contemporâneos brasileiros teve seu início praticamente com a carta Régia de 28 de janeiro de 1808, decretado por D. João VI. Assim que chegou ao Brasil, decretou a abertura dos Portos do Brasil para as nações amigas; com essa medida o Brasil passou a ser porta de entrada dos produtos manufaturados da Inglaterra.

Com essa abertura dos Portos ao livre comércio exterior, nesse período praticamente acabaram as indústrias rudimentares que existiam no Brasil. Esta situação só se modificou a partir de 1844, quando foram elevados os preços das tarifas alfandegárias, em decorrência da política de proteção às indústrias nacionais, o protecionismo. Com essa

nova medida houve o aumento da produtividade das indústrias nacionais e a criação de outras, aumentando assim a exportação dos produtos nacionais (FAUSTO, 2013).

1.2. Início da Modernização dos Portos Brasileiros

De acordo com Caldas (2008), a modernização portuária teve seu início no século XX, com o capital estrangeiro e com a iniciativa privada, os velhos ancoradouros iam se transformando em portos capazes de receber navios transatlânticos de maior calado, o ambiente portuário passou a oferecer melhores condições de embarque e desembarque. A partir de 1930 com a política de estatização de Getúlio Vargas e na década de 1960, com a política centralizadora do governo militar, os portos passaram a ser controlados pela administração Federal. Isso culminou com a criação da empresa Portos do Brasil S/A “Portobrás”, a qual foi extinta em 1990 por incapacidade na forma de administrar o sistema portuário do Brasil e também pela lentidão na maneira de modernizar os terminais.

Ainda segundo Caldas (2008), a partir de 1930, um conjunto de leis e práticas equivocadas ou não, propiciaram a obstrução dos Portos, dificultando as operações de cais e, conseqüentemente, desestimulando as exportações.

Com o passar do tempo, a presença do Estado na economia foi ficando cada vez mais forte e, em 1975, foi criada a Empresa de Portos do Brasil S/A - PORTOBRAS, um “holding” que representava o interesse do governo em centralizar atividades portuárias e proteção das suas fronteiras. Começa, nesse momento, um período de marcante ineficiência nos portos brasileiros. (ALBUQUERQUE et.al., sem data).

A Portobrás explorava os portos através de subsidiárias, as Companhias Docas, tendo também assumido a fiscalização das concessões estaduais e, até mesmo, dos terminais privativos de empresas estatais e privadas. Desta maneira, seguindo o critério de centralização da administração pública federal, vigente à época, iniciado no Estado Novo e intensificado após 1964, era consolidado o modelo monopolista estatal para o Sistema Portuário Nacional. (ALBUQUERQUE et. al., sem data).

Com a lei de modernização dos Portos em 1993, foi permitida a volta da iniciativa privada ao setor; portanto, o cenário vem mudando e as atividades portuárias vêm registrando crescimento pós-1993.

No início de 1993, o sistema portuário brasileiro passava por uma crise institucional sem precedentes, principalmente pelas consequências advindas com a queda da Portobrás, por força da Lei nº 8029/90, criando um desastroso vazio institucional. Assistia-se ao fortalecimento do embate sobre a reforma portuária no Brasil, tida como requisito básico para a retomada do crescimento econômico.

Mirando a modernização, as posições pró reforma indicavam a necessidade de mais e melhores equipamentos e instalações – para aumentar a eficiência dos serviços e reduzir seus custos – e de novas formas de regulamentação das operações de cais, sobretudo quanto ao uso da mão-de-obra. Ambos os aspectos implicavam, segundo os atores empresariais, avanços na privatização dos serviços portuários.

O processo culminou com a aprovação da Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que modificou completamente a estrutura portuária brasileira, permitindo progredir na liberalização do setor e, como resultado, no estímulo à concorrência. Desde então, vários Portos e terminais privados passaram a disputar as cargas. (ALBUQUERQUE et. al. sem data).

Antes do século XX, porém, a situação era outra. Limitava-se à construção de meros atracadouros de madeira, com pequenos trapiches, em águas abrigadas (em baías ou canais) e não em águas profundas, face modelo da época. (CALDAS, 2008).

De acordo com Caldas (2008), nesses antigos portos o trabalho era basicamente braçal e apoiado na mão-de-obra escrava. Em 1846, o Visconde de Mauá – considerado hoje o patrono da Marinha Mercante brasileira – organizou a Companhia da Ponta da Areia, no Porto de Niterói, de onde partiam seus navios destinados à cabotagem na costa brasileira, como também de linhas para o Atlântico Sul, América do Norte e Europa. A partir do incremento do comércio brasileiro, o governo imperial elaborou, em 1869, a primeira lei de concessão à exploração de Portos pela iniciativa privada. Isso ocorreu logo após a inauguração da ferrovia “São Paulo Railway”, próxima de Santos, o que facilitava as exportações de café.

1.3. O Porto de Santos

Tratemos deste supramencionado porto, o primeiro efetivamente contemporâneo a ser construído no Brasil. O governo, então, resolveu abrir concorrência para exploração dele e, em 1888, o grupo liderado por Cândido Graffé e Eduardo Guinle obteve autorização para explorar as operações do Porto de Santos. Em lugar dos trapiches e pontes fincadas em terreno pantanoso, foram construídos 260 metros de cais e, com isso, permitida a atracação de navios com maior calado. Dava-se, assim, partida às operações do primeiro Porto organizado, explorado pela iniciativa privada através da então constituída Companhia Docas de Santos. (ALBUQUERQUE et. al. sem data).

De acordo com Ornelas, (2008), as transformações que passaram os Portos brasileiros, no caso específico o de Santos por que ele tem se tornado cada vez mais na atualidade como objeto estratégico para as economias nacionais no transporte marítimo, portanto, exige também condições técnicas e sociais modernas com capacidade de atender as demandas com rapidez. Porém, a cidade também precisa de espaço para o seu crescimento, diante do desenvolvimento e do crescimento da produção, gerando uma movimentação entre Porto e cidade, acaba criando vários problemas, devido à ligação das estradas e o Porto.

Com esse desenvolvimento nos transportes marítimos o uso dos contêineres das cargas, tornam-se as bases do processo de reorganização e reestruturação dos portos modernos. Exigido que os portos recebessem navios com calados mais profundos e precisando de espaço para ancorar os navios maiores e condicionar em armazém os produtos que chega ao porto.

“Portanto, o Porto de Santos em consequências da sua função portuária para um crescimento de intercâmbio no processo de globalização constituído como polo siderúrgico e da indústria de turismo, a região Metropolitana da Baixado Santista.” (ORNELAS, 2008).

Segundo Maximino, (2007), a cidade de Santos possui o maior Porto natural da América Latina, dando sustentação ao maior Parque Industrial Nacional localizado no Estado de São Paulo, tornado o maior Porto de atracação, suas instalações tem capacidade suficiente para atender ao trafico de cargas, dentro dos padrões internacionais. “Convém lembrar que essas instalações continuam a se modernizar com o correr dos tempos, provocadas pela grande movimentação de entrada e saída de mercadorias.”

1.4. O Porto de Aracaju

De acordo com CARVALHO (1935), o Porto de Aracaju está situado à margem direita do Rio Sergipe a 3 km de sua foz. A zona portuária está localizada entre o mercado Municipal e o Bairro Industrial, na área do Porto se encontram trapiches de madeiras destinados aos serviços de carga e descargas aos navios que frequentam o Porto, tendo ligação com todos os municípios do Estado, porém, em virtude da precariedade de sua barra que só permite a entrada de embarcações com cerca de 3 metros de calado, coube então em 1923 ao engenheiro Hor-Meyll elaborar um relatório sobre o Porto da cidade de Aracaju, segundo o mesmo no seu relatório, diz que Aracaju é um centro florescente, indústria com um comercio relativamente importante, se agita procurando expandir pelo natural escoadouro da maior parte dos produtos do Estado*¹.

O engenheiro Meyll continua a dizer em seu relato que existe escassez de comunicação marítima entre as companhias de navegação pela dificuldade da entrada dos navios pelo canal de acesso da sua barra. Atrofiando o Estado ao isolamento dos grandes centros comercial. O mais importante rio é denominado de Rio Sergipe sua margem direita está localizada a cidade de Aracaju Capital do Estado de Sergipe, seu rio banha as cidades de Riachuelo, Laranjeiras e Maruim, o curso total do Rio é de 150 km. Tendo uma navegabilidade até o “Porto das Redes” aproximadamente 24 km da foz.

Segundo Carvalho, (1935), no período de 1924, este Porto era frequentado por navios de companhias Lloyd Brasileiro, Costeira, Comércio e Navegação, Lloyd Nacional, Carbonífera, porém essas viagens eram espaçadas, além dessas embarcações citadas também fazia uso do Porto navios a velas.

¹Relatório apresentado ao D.N.P.N.

Só em 16 de novembro de 1968 com a concessão outorgada pelo governo federal, através do decreto nº. 63.965, autoriza o então Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) a criar a Administração do Porto de Aracaju, subordinado ao órgão do governo federal, mediante ao acordo com o Estado de Sergipe. No governo de José Leite (1974-79), criam-se estudos e pesquisas para elaboração sobre o Porto e o complexo Industrial de Base, também chamado Polo Petroquímico de Sergipe (PCS). Tornado assim um Porto organizado (PAES, 2000).

CAPÍTULO 2–BASES TEÓRICO-METODOLÓGICAS

O nosso objetivo geral neste capítulo é identificar, através dos procedimentos teóricos e metodológicos o que o Porto Velho do Maruim o que representou no período da segunda metade do século XIX e início do século XX. Na tentativa de promover novos estudos e discussões sobre o que foi outrora, e o que representa hoje, esse “Porto”.

Este trabalho está embasado nas informações, das ruínas existentes no ambiente do Porto Velho. Como objetivo específico foi realizado pesquisa bibliográfica, levantamento documental este abrangendo o APES (Arquivo Público de Sergipe), o IHGS (Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe), Biblioteca Pública do Estado, Arquivo Judiciário Sergipe (JUS), pesquisa no Cartório de Maruim e entrevista com populares, em destaque a seleções dos autores, registros fotográficos e digitais das estruturas do cais do Porto e também do Porto da fabrica de tecido, fotos da antiga fabrica de bebidas, fotos dos antigos casarões mostrando as edificações do meio urbano, extensão do Porto do mercado os trapiches, planta do local do Porto, fotos áreas utilizando o Google Earth, levantamento textual e iconográfico do local prospectado. Foram registradas algumas características construtivas das ocupações por quem possivelmente teria sido ocupado, esse levantamento das estruturas, foi realizada com auxilio de uma fita métrica “trena”.

Portanto, surge à grande importância de estudos interdisciplinares, no caso específico entre à Arqueologia Subaquática, Portuária, Marítima, Urbana. Com os estudos mais acurados, estas disciplinas, onde a ligação com meio aquático e a terra pode dar uma visão satisfatória sobre esses dois meios.

2.1. Arqueologia de Ambientes Aquáticos

A Arqueologia de ambientes aquáticos é a arqueologia feita dentro ou na beira d’água, seja ela doce ou salgada. Assim temos um conceito mais amplo que a Arqueologia Marítima, que remete diretamente àquela Arqueologia feita nos mares ou oceanos (ver Rambelli, 2003; Duran, 2008). Entretanto, o termo Arqueologia Marítima é o mais difundido, principalmente com a obra de K. Muckelroy, nos anos 1970.

2.2. Arqueologia Marítima

A Arqueologia Marítima engloba diversas outras especialidades das arqueologias ‘úmidas’, tais como a náutica e a subaquática, além da Arqueologia portuária, sendo esta última uma interface que também envolve a Arqueologia Urbana.

“Arqueologia Marítima” é o contato que o homem tem com a terra e a água, abrangendo assim os materiais submersos e emersos entre estes dois meios que ele se relaciona. Também segundo Muckelroy esta possibilidade, é que a Arqueologia Marítima tem perspectivas sociais entre o ser humano com o ambiente marítimo.

Um cais de atracação é construído para ligar a terra à embarcação, mas para chegar até esta última, parte de sua estrutura tem que estar em meio líquido. Assim um cais possui fundações tanto em terra, quanto no leito marinho, demandando prospecções nos dois ambientes para realização de estudo completa (CAMARGO, 2002, p. 67).

Para entendermos melhor a historiografia arqueológica sobre os ambientes aquáticos não poderia deixar de abordarmos a relação que o homem tem com este ambiente, terra e mar. Desde os primórdios não sabemos como esse homem adquiriu esta arte de navegar e mergulhar, portanto, ao longo da história surgiram vários aventureiros que se lançavam ao mar.

De acordo com Rambelli (2002), essas atividades aquáticas são praticadas por pessoas profissionais ou amadoras de ambos os sexos que estavam sempre à procura da coleta de alimentos ou de comunicar-se com outros povos, porém, para entendermos melhor sobre este assunto temos que recorrer a varias disciplinas e subdisciplinas. Estes ambientes serviam como vias de transportes, interação, comércios e laços de efetividade.

2.2.1. Arqueologia Subaquática

Podemos definir o que é Arqueologia Subaquática, são os bens culturais submersos depositados em ambientes aquáticos. Durante um longo tempo, houve ausência das intervenções arqueológica subaquática, somente no período do Renascimento volta às atividades subaquáticas, vindo se consolidar após a segunda guerra mundial, portanto, vai haver interesse sobre o tema do mergulho, porém, em (1452 á 1519), grandes personalidades da época como Leonardo da Vinci apresenta os desenhos de um par de nadadeiras e um respirador. “O arquiteto Léon Batista, Alberti em 1446, dirigiu alguns mergulhadores no fracassado resgate em duas embarcações romanas naufragadas ao longo do Nemi (Itália)” (RAMBELLI, 2002).

Em 1535, o italiano Francesco Demarchi conseguiu construir um capacete com visor de cristal, portanto, notadamente este capacete foi reconhecido como o primeiro equipamento de mergulho. Vários outros equipamentos foram surgindo, como de um formato de sino desenhado pelo inglês Frans Kessler em 1616, portanto, foram variadas as tentativas realizadas na fabricação dos novos equipamentos de mergulhos, como a do alemão Andreas Peckell também em forma de sino, finalmente no século XVIII, foi desenvolvido um equipamento de mergulho pelo alemão Auguste Siebe em 1819, “escafandro”. Porém, isso mostra a fascinação que o homem tem pelo ambiente aquático, todavia, só vem tornar realidade com a criação do Aqualung (RAMBELLI, 2002).

Segundo Rambelli (2002), a primeira tentativa de Arqueologia Subaquática científica foi na França em 1952 e 1957, com a equipe de Jacques Y. Cousteau, sobre a orientação do arqueólogo Fernand Benoit, próximo, à região de Marselha. Foram encontrados neste trabalho bastante ânfora e muitos artefatos, contudo, esse trabalho não foi classificado como o nascimento de uma nova ciência, e sim um aprendizado de uma nova técnica para os trabalhos futuros, surgindo assim arqueólogos mergulhadores, coube ao norte- americano George F. Bass e sua equipe:

Entre 1961 e 1964, em quatro temporadas de campo Bass, à frente de um Museu da Universidade de Pensilvânia, realizou a primeira escavação completa embaixo d’ água, em frente à ilha de Yassi Ada, na costa ocidental da Turquia. Esse trabalho constitui um dos pontos de partidas e de consolidação da Arqueologia Subaquática. (RAMBELLI, 2002, p. 30).

Podemos dizer que hoje no Brasil, temos equipes de especialista reconhecida internacionalmente, com trabalhos arqueológicos em ambientes aquáticos, criando assim as ciências especializadas como: Arqueologia ao ambiente aquático ou Arqueologia Subaquática.

No Brasil, a Arqueologia de Ambientes Aquáticos, surgiu no século XX, tem trazido muitas informações a partir da cultura material. Um exemplo desse estudo é referente aos portos, devido a sua radical modernização, portanto, a Arqueologia Portuária entra para trazer estudos científicos com resultados satisfatórios. Alguns dos pesquisadores que se destacam na área são: Gilson Rambelli (1998) apresenta estudo sobre arqueologia subaquática, Bava-de-Camargo (2002), dentro dos seus objetivos procurou levantar quais foram às estruturas defensivas da planície costeira de Cananéia/ Iguape; a dissertação de Calippo (2004), em que são feitas abordagens aos sambaquis da ilha do Cardoso e suas relações com o meio ambiente submerso e de interface e Duran (2008). Também fez abordagens quanto ao estudo da arqueologia Subaquática Marítima.

2.3. Arqueologia em área Portuária e Urbana Brasileira

O desenvolvimento de estudos arqueológico em áreas portuárias vem se desenvolvendo no Brasil. Esses trabalhos têm contribuído para entender como se processava as relações comerciais e sociais nas cidades.

Segundo Rambelli (2002), uma estrutura portuária faz parte do “patrimônio arqueológico” sendo um elemento de cultura material que permite a leitura de como se processavam as atividades nestes locais em tempos passados. De acordo com o mesmo nas áreas portuárias, os artefatos arqueológicos permitem contar uma história da utilização destes ambientes e de quem os utilizavam. O nosso objetivo com esse tema é identificar os procedimentos teóricos e metodológicos e promover estudos sobre esse tema. Com o crescimento das populações e as transformações das embarcações nestes ambientes portuários de formas específicas como: os cais de pedras, rampas, trapiches tudo voltado para o desenvolvimento daquele local, contudo, outras construções também se desenvolveram em torno do local do Porto sendo os casarões as casas comerciais. Como a cidade de Maruim. Estas construções poderão medir o grau de desenvolvimento econômico e político da região, sendo assim melhor aparelhamento de uma organização portuária.

BAVA-DE-CAMARGO (2009) cita que na visão de Staski (2002), existem dois tipos de Arqueologia Portuária: pesquisa no Porto e do Porto. O primeiro as prospecções e escavações são realizadas na área do Porto, tendo em vista qualquer tipo de vestígios arqueológicos que possa ser encontrado, entre o período passado. O segundo é a própria estrutura de construção e camada de ocupação. Essas histórias a ser contada pelo Porto ou elementos que compõe o Porto são os (materiais construtivos), onde está em constante movimentação e a relação com a sociedade presente. Um Cais, ou Porto além de ser um artefato arqueológico ele é também um patrimônio arquitetônico edificado, caso específico o Porto Velho de Maruim.

Segundo Azevedo (2003), a função de uma cidade portuária não pode ser descuidada no tratamento da comunicação propiciada pela rede fluvial que serve a navegação. Porque esse modelo de sociedade em períodos passados, pensava que o movimento dos portos poderia mostrar o grau de riqueza da região. Com isso, precisamos de novos projetos para que o Porto Velho de Maruim retome sua riqueza contextual e importância histórica, que outrora foi por onde se deu início ao crescimento econômico, social e urbanístico da cidade. Finalmente hoje, o Porto Velho até a cidade em si está sendo deixada de lado, abandonada pelos próprios moradores (sociedade).

2.3.1. Arqueologia da Arquitetura

Segundo Santos (2013), a Arqueologia da Arquitetura é uma disciplina que utiliza seus próprios métodos, cuja aplicação é cada vez mais importante para o conhecimento do patrimônio edificado. Mas o que é Arqueologia da Arquitetura? De acordo com Caballero Zoreda (2009):

No seu sentido mais geral, a Arqueologia da Arquitetura ou Arqueologia do Edificado é a disciplina através da qual, utilizando metodologia arqueológica, se elabora a história de um edifício histórico, construído ao longo do tempo, sujeito a remodelações e transformações, pluriestratificado e pluritipológico, que funcione como documento histórico e simbólico, que constitua uma fonte para a História, a História da Arte e a Arquitetura. (SANTOS, 2013, p. 1).

Segundo Santos (2013), o modo de interpretação do edifício partindo do ponto de vista da Arqueologia da Arquitetura é diferente da visão da Arquitetura ou da História de Arte, o edifício é visto como contexto arqueológico e analisado do ponto de vista da arqueologia, o que permite adicionar à interpretação histórica, novos dados mais rigorosos, efetuando para uma leitura estratigráfica de alçados, análises arqueométricas e de materiais construtivos, estudos sociais de especialidade e utilização de áreas internas, ou outros estudos de caráter geral.

Praticamente todas as nossas atividades cotidianas estão ligadas a algum tipo de estrutura arquitetônica. Esta nova paisagem artificial, ao contrário daquela dada pela natureza, é pensada, desenhada e construída pelos homens. Esta condição faz da arquitetura um produto carregado de sentidos e intenções (ZARANKIM, 2001, p. 01).

Então, para entendemos que os estudos da Arqueologia da Arquitetura nos fornecem informações acerca dos materiais e técnicas de construção presentes no edifício, bem como outras construções, alterações e remodelações efetuadas na sua estrutura ou até o abandono, assim como obter o conhecimento da comunidade e cultura que o envolve, dessa forma conhecendo e entendendo sua evolução ao longo do tempo. Será que entendemos sua evolução quando analisamos o edifício como um super artefato, como se tivesse vida própria, comparando com os demais edifícios da cidade em que está sendo efetuado o estudo, podendo assim fazer uma estratificação cronológica, dizendo qual seria o mais antigo ou mais recente? Neste sentido, levando em conta abordagem de Barcelos (2000), sim!

A Arqueologia Espacial compreende em prospecção, como o levantamento sistemático em busca de dados que servirão para colaborar com as intervenções arqueológicas. Finalmente fazendo observações de todos os materiais construtivos das edificações visíveis do Porto Velho foram detectados diferentes tipos de materiais como; (tijolos de barro) blocos com dimensões variáveis, a alvenaria em tijolos, pedra calcária, argamassa de cal e areia, argamassa de cimento, estrutura com madeira ou ripado. Contudo, todo trabalho de prospecção analisado no sítio Porto Velho, foram dos dados obtidos das fontes de pesquisas dos autores (BAVA-de-CAMARGO, 2002; RAMBELLI, 2003) e fontes documentais e escritas e iconográficas. Por fim, para chegarmos a dados cronológicos construtivos de todas as edificações do Porto Velho temos que executar

futuros trabalhos mais detalhados, não se esgotando aqui as informações existentes nesse sítio.

CAPÍTULO 3. O PORTO VELHO, A FÁBRICA DE TECIDO, O PORTO DO MERCADO E DEMAIS ESTRUTURAS PORTUÁRIAS.

3.1. Paisagem Urbana do Porto Velho

Segundo Aguiar (1990). “Esta área que leva o nome de Porto Velho foi preparada provavelmente em 14 de janeiro de 1860, quando da visita que faz a Maruim o Imperador D. Pedro II, a Imperatriz e comitiva”. Essas estruturas são visíveis, feitas de pedra calcária em toda a extensão do Porto. No passado esse local recebia embarcações de pequeno e médio calado: “Outrora este Porto tinha contato com outros Portos estrangeiros, com a entrada na barra da Cotinguiba de embarcação europeia de Lisboa, Liverpool, Hamburgo, Copenhague, Gibraltar e outros Portos no canal da Mancha absorviam mais de 60% do açúcar de Sergipe” (AZEVEDO, 2003, p. 6-9). Atualmente o Porto serve a pequenos barcos de pesca; a grande área original do Porto foi parcialmente ocupada para moradia, cujos residentes são os próprios pescadores.

Entre as embarcações que mais ancoravam no Porto Velho em tempos passados estão as lanchas a vapor (em 1858 foi inaugurada a lancha a vapor entre o Porto de Maruim e a Capital (LÚCIA MARQUES, 1994) (**prancha 1**, imagem 1, 2 e 3), as canoas e os saveiros. Esse último tinha um calado médio com um detalhe dependia das marés, esse saveiro sergipano tem um diferencial do saveiro da Bahia. Na foto podemos observar a diferença que ele tem, o mastro estaiado e a proa do saveiro sergipano é mais levantada.

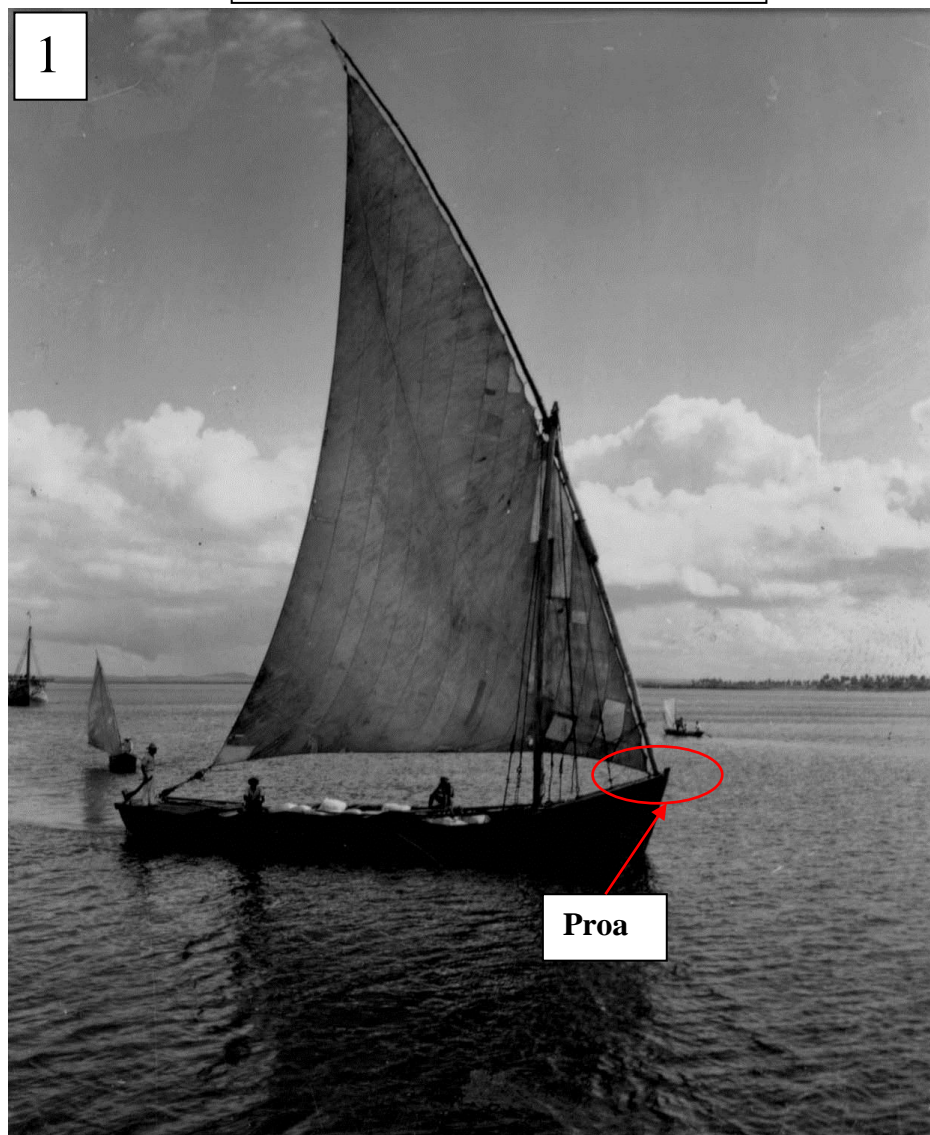
De acordo com o cronista alemão Avê-Lallement (1961). Em uma viagem realizada a província de Sergipe, ele teve a seguinte impressão ao visitar Maruim no início dos anos 1860:

Surge Maruim por entre mangues e pântanos, à margem do pequeno rio que ai se perde entre os rizóforos. Não pode compreender, quando, se deixa o barco, como alguém podia ter sido ali uma povoação. Mas a cidade mesmo e suas construções não causam de forma alguma má

PRANCHA 1

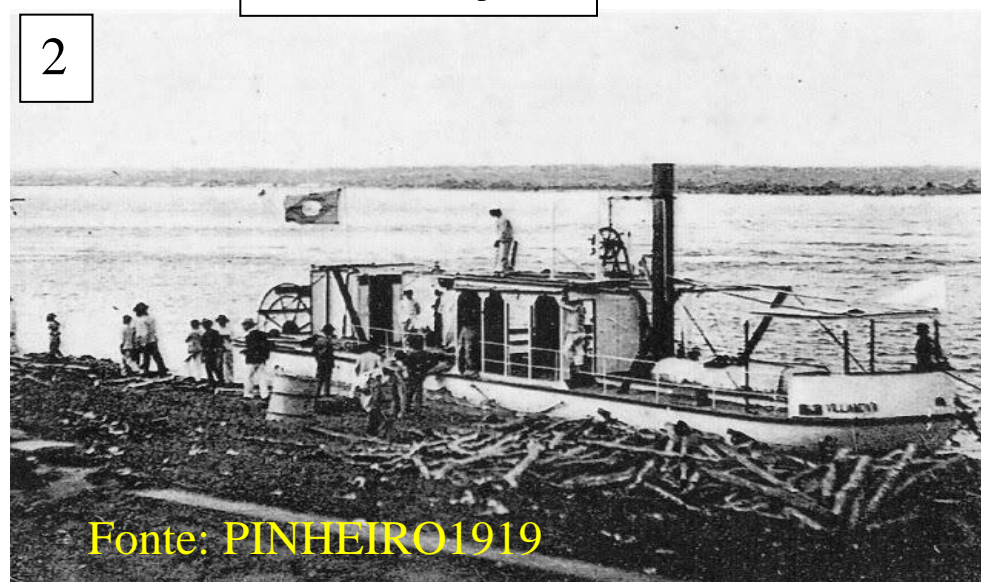
PRANCHA 1- SAVEIRO DE SERGIPE - LANCH A VAPOR E SAVEIRO DA BAHIA

Saveiro de Sergipe da década de 1950



Fonte: Google Earth: 2014.

Lancha a Vapor



Saveiro da Bahia



Fonte: Google Earth: 2014.

impressão... veem-se boas casas. A igreja, completamente nova, com duas torres, bonita, e as ruas mesmo, expressão que, aliás, nas pequenas cidades do norte do Brasil, é eufemismo, refletem sua atividade comercial e intenso trabalho. (AVÊ-LALLEMENT, 1961, P. 335).

Ao contrário do que diz o cronista, vários fatores contribuíram para as transformações paisagísticas negativas que se sucederam com o decorrer do tempo. Nas proximidades do Porto existe a proliferação do mangue, chegando atrapalhar a navegação das embarcações. O rio que banha a cidade, o Ganhamoroba, encontra-se assoreado, hoje estando esse rio impraticável até mesmo por embarcações de pequeno calado, que dependem da maré alta para navegar. Na grande extensão do cais do Porto existem ocupações de casas, criando assim assentamentos imobiliários, que aterram o que antes era *maré* (a zona intermareal). Além dos empecilhos para a navegação, essas transformações urbanas, ignoradas pelos órgãos de fiscalização, provocam grandes malefícios à população ribeirinha, tais como as enchentes. Assim, via de regra “as verdes colinas e a variada vegetação deu lugar a um processo de urbanização desorganizado e mal projetado que já trouxe consequências terríveis para a população” (AZEVEDO, 2003, p. 12).

3.2. Localização e estruturas do Porto Velho.

O Porto Velho de Maruim está localizado às margens do rio Ganhamoroba, na parte norte da cidade, ao lado da Praça da Bandeira (**prancha 2**, mapa1) e (**prancha 3**, mapa 2). A extensão do Porto Velho é de aproximadamente 83 metros de comprimento por 14,60 metros de largura, do lado norte e 57,50 metros do lado sul, como mostra a planta (**prancha 4**, imagens 1, 2 e 3), (**prancha 5**, planta1). O cais de atracação foi construído com pedras calcárias de grande e médio porte. As estruturas do cais são bastante visíveis, mas também existem estruturas encobertas por sedimentos, como exemplo as escadarias que era bastante utilizada para embarque e desembarque de pessoas (**prancha 6**, imagens 1, 2 e 3)

Nas proximidades do Porto Velho existia uma árvore centenária– “O Tamarindeiro”. No local as pessoas esperavam as embarcações que chegavam das suas

PRANCHA 2

PRANCHA 2 – MAPA (01) DA CIDADE DE MARUIM

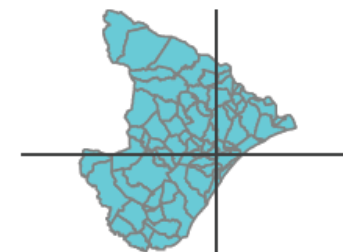
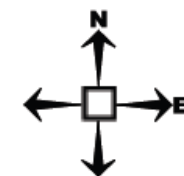
MARUIM – PORTO VELHO



0 40 80 120 160 200

Kilômetros

Porto Velho de Maruim

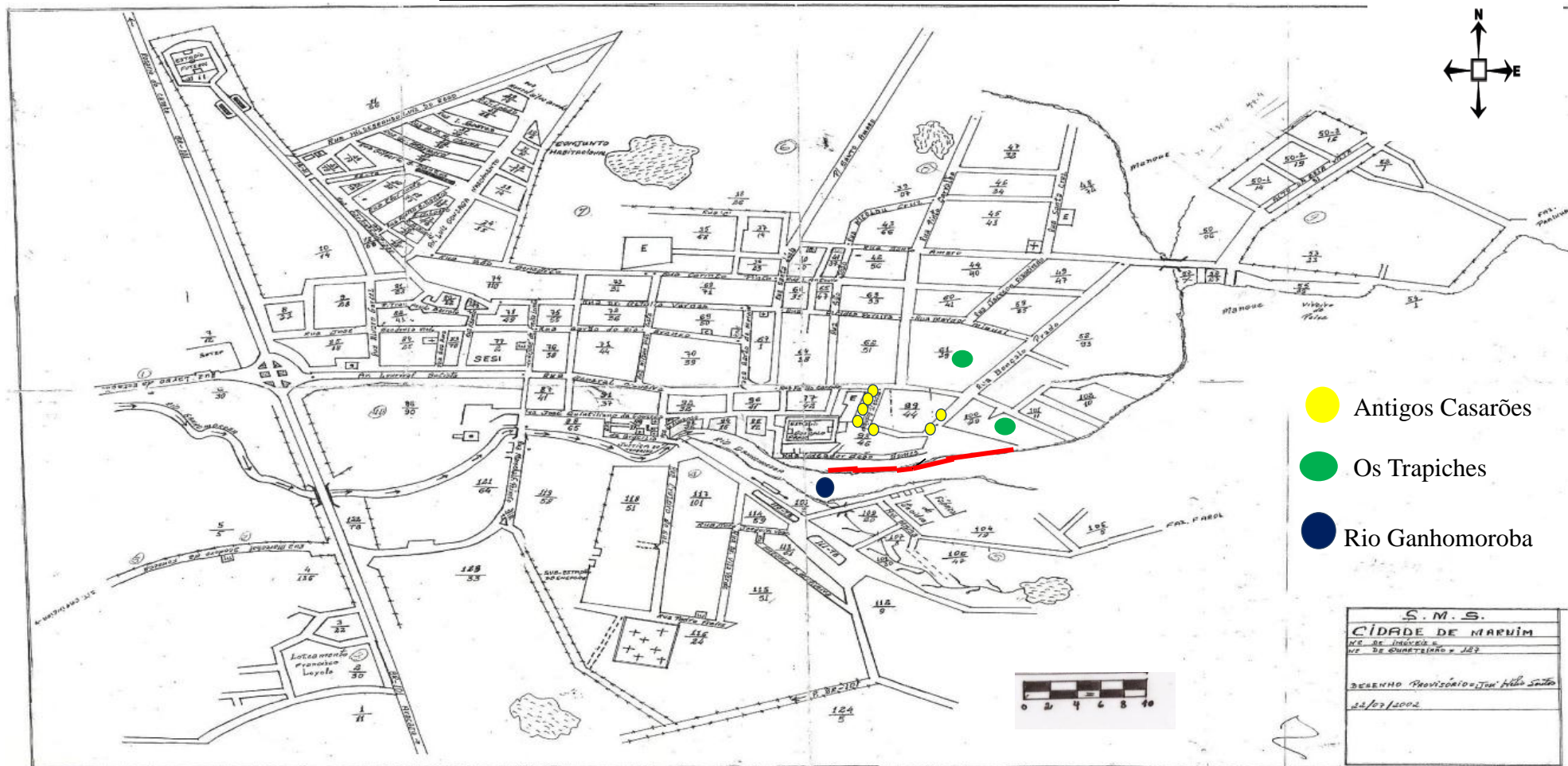


Fonte: Google Earth: 2014.

PRANCHA 3

PRANCHA 3- MAPA (02)- LOCALIZANDO O SÍTIO PORTO VELHO.

LOCALIZAÇÃO DO SÍTIO PORTO VELHO



Desenho: de José Hélio Santos, 22/07/2002.

PRANCHA 4

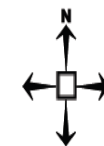
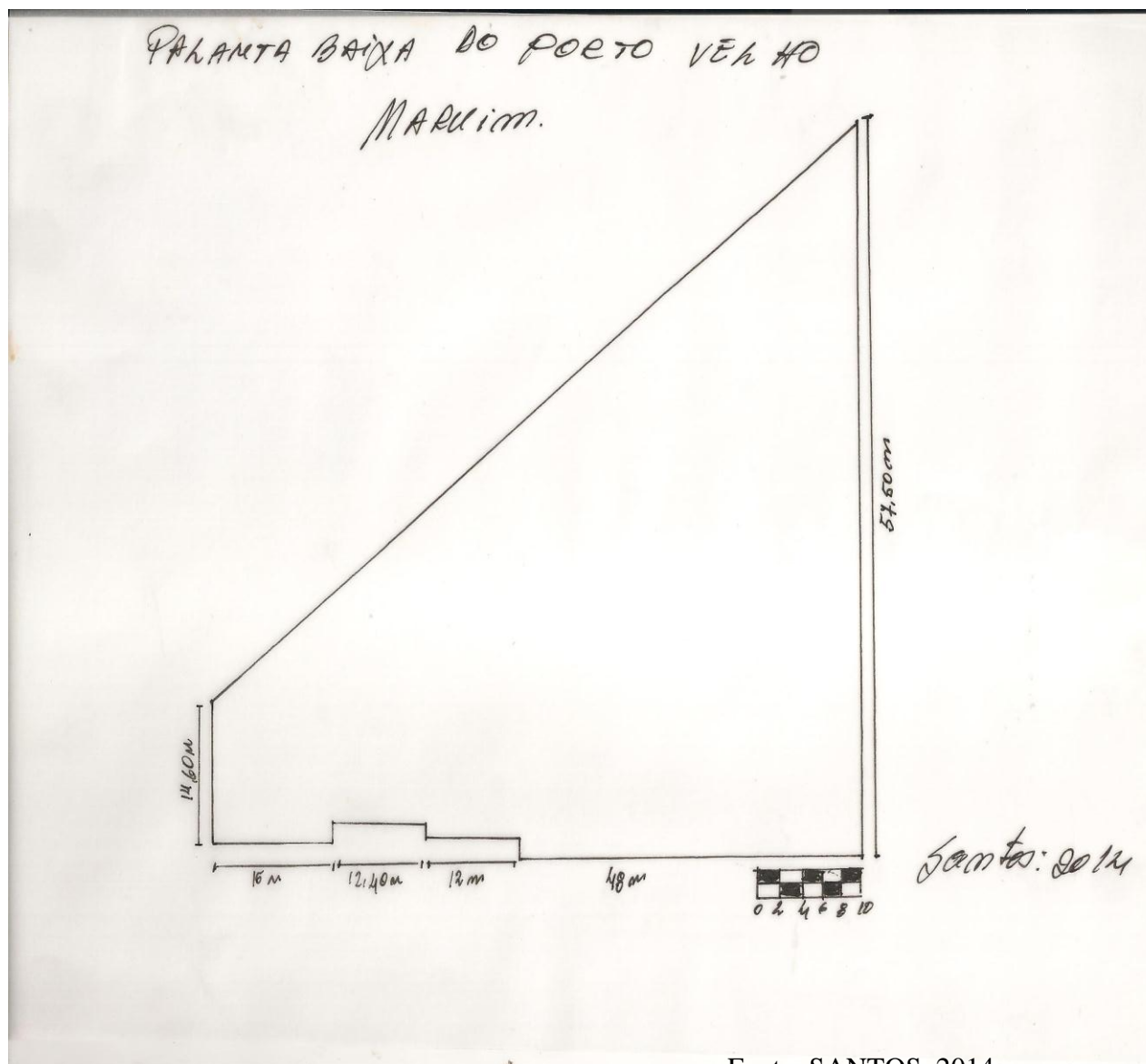
PRANCHA 4 – PORTO VELHO DE MARUIM



PRANCHA 5

PRANCHA 5- PLANTA BAIXA DO PORTO VELHO MARUIM

1



Fonte: SANTOS, 2014.

PRANCHA 6

PRANCHA 6 - MATERIAIS CONSTRUTIVOS



Fonte: Google Earth, 2014.

viagens, mas, por ser uma árvore frondosa, sua sombra também servia para descanso de muitos moradores e para o encontro de casais (**Prancha 7**, imagem 1). Hoje essa árvore não existe mais. Segundo o Sr. Gerson Prado “quando as embarcações eram vistas a 3 km de distância do Porto, no local denominado Zé de Góis, já se sabia qual o tipo de embarcação que iria chegar; então os parentes dos viajantes já se preparavam para recebê-los”. (**Prancha 8**, imagem 1).

No decorrer da nossa pesquisa pudemos observar que nas proximidades do Porto existem três fontes d’ água, construídas de alvenarias, já descaracterizadas da sua construção original. Possivelmente estas fontes serviam para abastecer as casas dos moradores locais, os trapiches e as embarcações que ancoravam no Porto para serem abastecidas (**Prancha 9**, imagens 1,2,3 e 4).

Defronte ao Porto Velho existem sete casarões e dois trapiches. (**prancha 10**, imagem 1). Certamente os trapiches serviam para estocar a produção de açúcar, algodão e outros produtos existentes na época. Um dos trapiches que está totalmente desfigurado do seu contexto original. O antigo trapiche dois de julho (**prancha 11**, imagem 1). O prédio é de aproximadamente medindo 34, 30 metros e 27, 87 cm de fachada (**prancha 12**, planta 2); nele pode-se verificar que as janelas laterais estão emparedadas. É observado no seu interior do trapiche que a vegetação tomou conta, o prédio possui apenas as laterais e assim mesmo em mal estado de conservação, com a presença de materiais recentes (blocos) (**Prancha 13**, imagens 1, 2, 3 e 4). O Antigo Trapiche 02 de Julho. Pertenceu a “Casa Cruz” (Cruz Irmão e Cia).

Já o Trapiche Bom Gosto, que pertenceu a “Ribeiro e Cia” passou por uma mudança que deu origem a mais dois estabelecimento: hoje funciona o Almoxarifado Central da Prefeitura de Maruim. A Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo e uma garagem. Mas ele já foi utilizado anteriormente como oficina de marcenaria e pintura para menores. Em razão desse uso contínuo pudemos verificar que suas estruturas estão bastante conservadas, como por exemplo, os telhados, as colunas internas, as paredes de pedras calcárias. (**prancha 14**, imagens 1, 2, 3 e 4). É um prédio de aproximadamente medindo, 43, 30 metros por 22, 60 cm. , (**prancha 15**, planta 3).

PRANCHA 7

PRANCHA 7 – TAMARINDEIRO



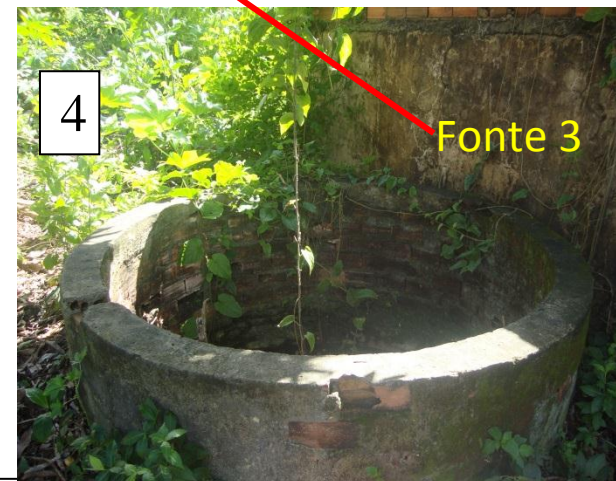
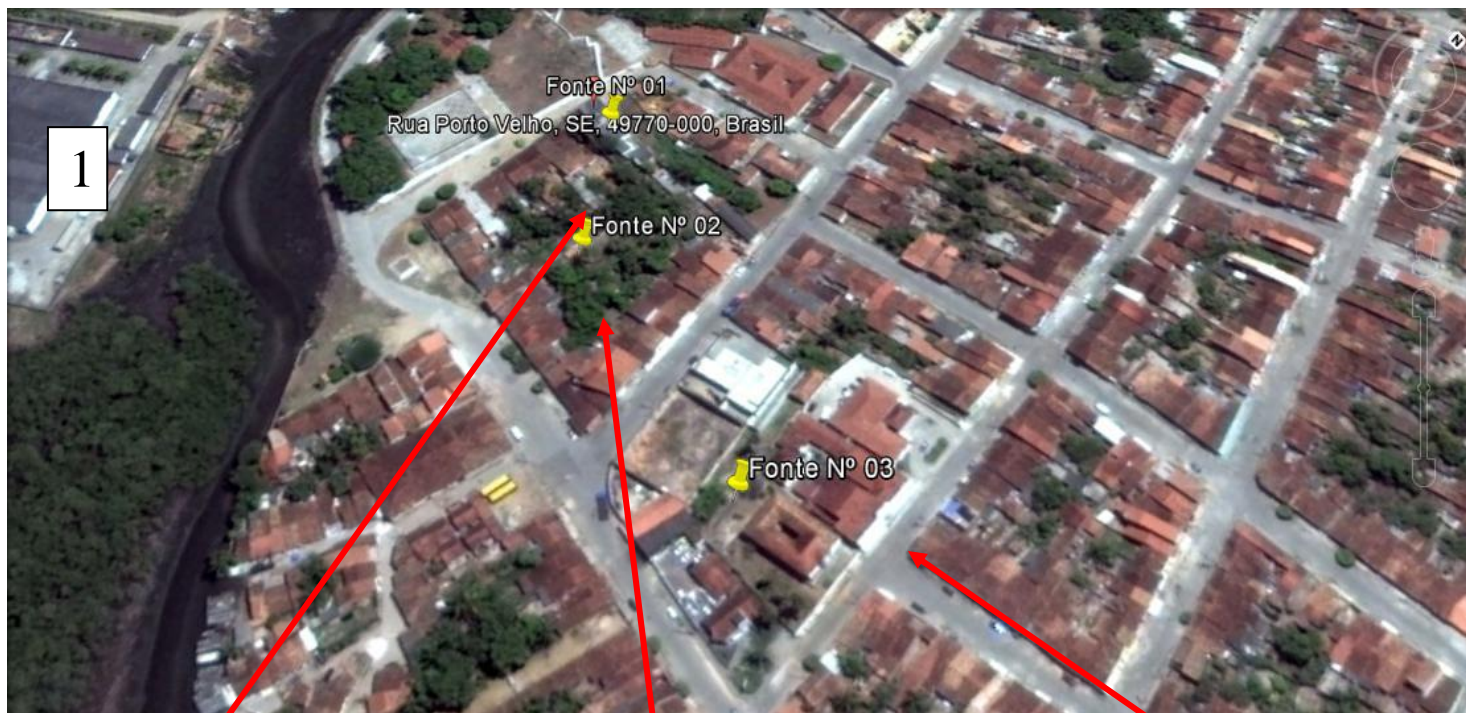
Fonte: CAMPOS, 1915.

PRANCHA 8 – VISTA DAS EMBARCAÇÕES



PRANCHA 9

PRANCHA 9 – IMAGENS AÉREAS DAS FONTES QUE ABASTECIAM OS MORADORES E TRAPICHES



Fonte: SANTOS, 2014.

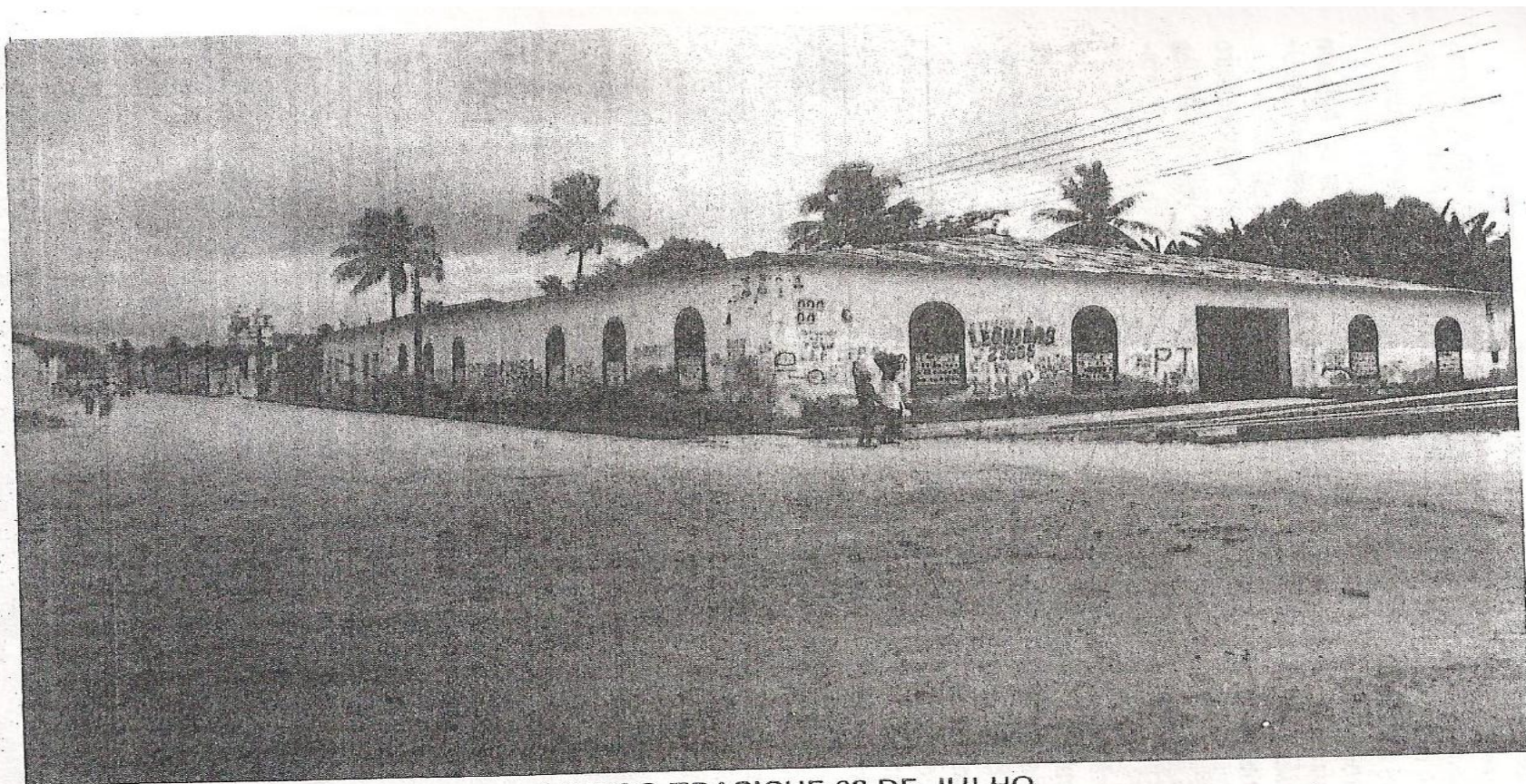
PRANCHA 10 – IMAGENS AÉREAS DOS CASARÕES E TRAPICHES



Imagem 1. Vista aérea dos sítios analisados: o Porto Velho; os edifícios 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07 e os Trapiches Bom Gosto e 02 de Julho.
Google Earth - 15 horas do 17/02/2014.

PRANCHA 11 – ANTIGO TRAPICHE DOIS DE JULHO

1

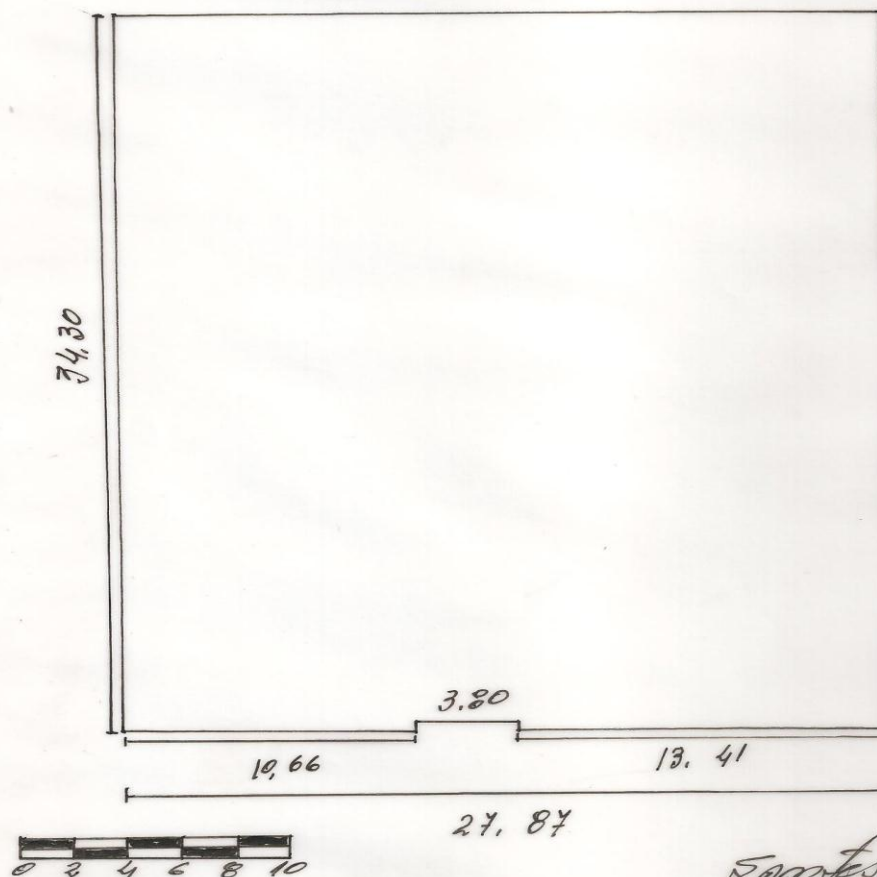
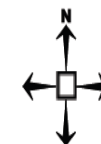


ANTIGO TRAPICHE-02 DE JULHO
PERTENCEU A "CASA CRUZ"
(CRUZ IRMÃOS & CIA.)

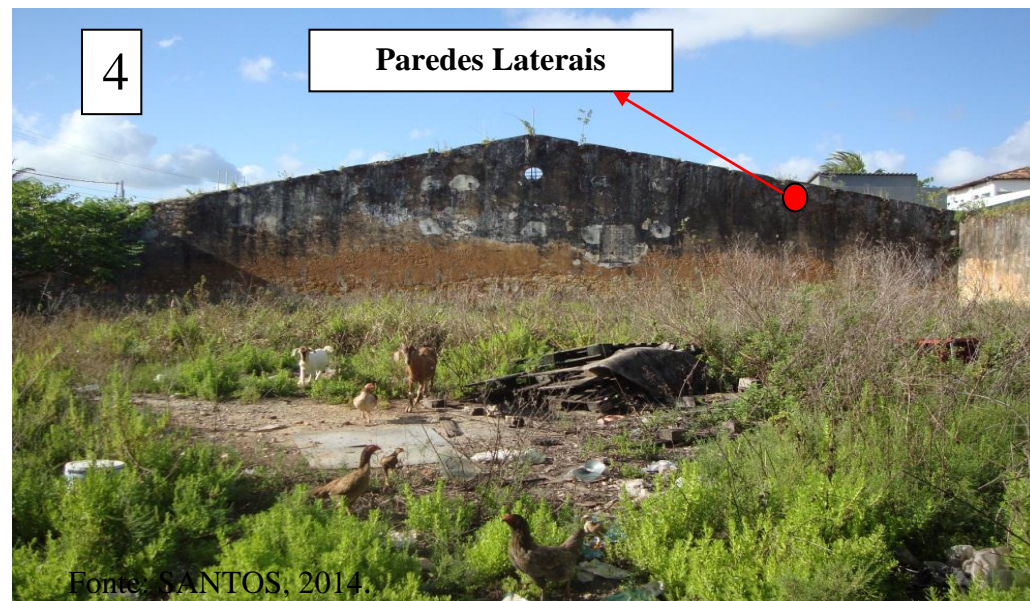
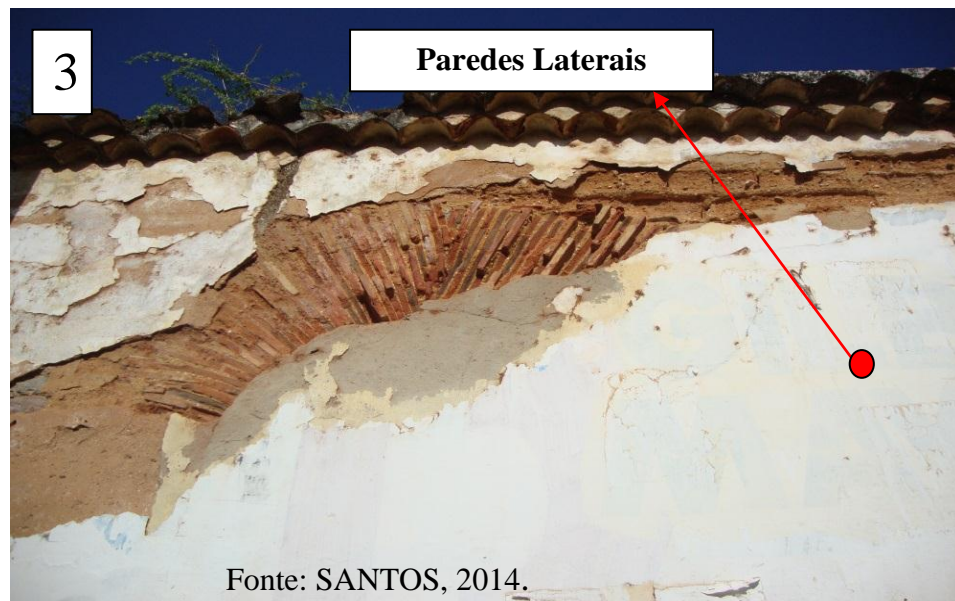
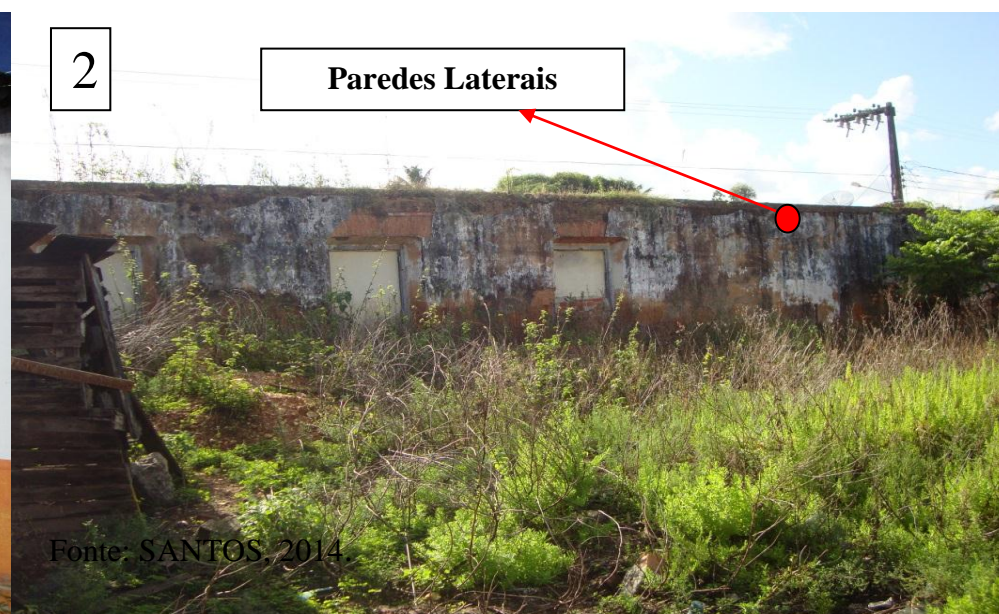
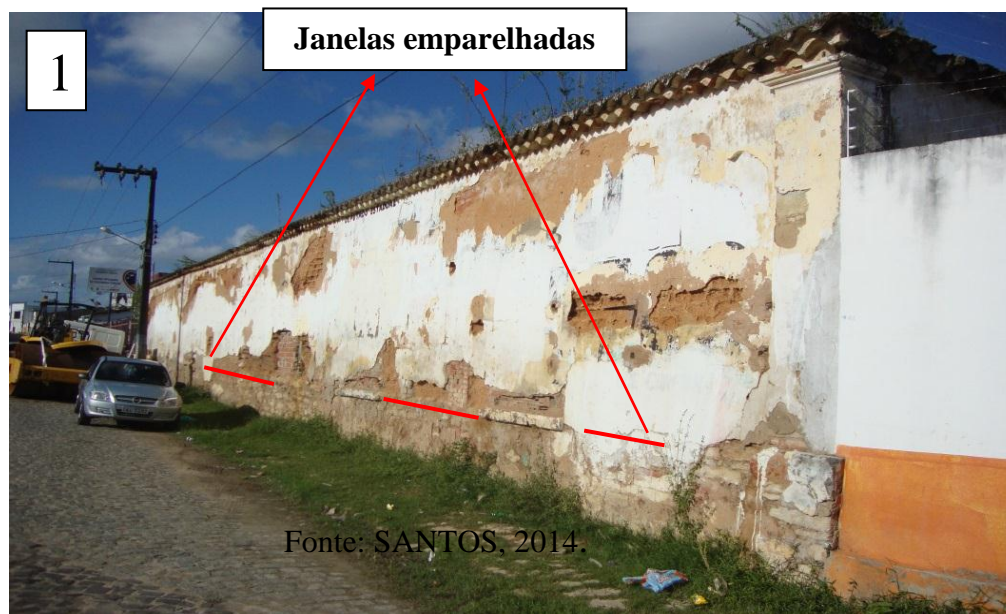
PRANCHA 12- PLANTA BAIXA DO ANTIGO TRAPICHE DOIS DE JULHO

2

PLANTA BAIXA DO ANTIGO TRAPICHE
DOIS DE JULHO.
21 fio PORTO VELHO
MARUIM.



Santos: 2014



PRANCHA 14

PRANCHA 14 – TRAPICHE BOM GOSTO

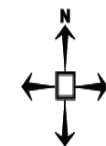
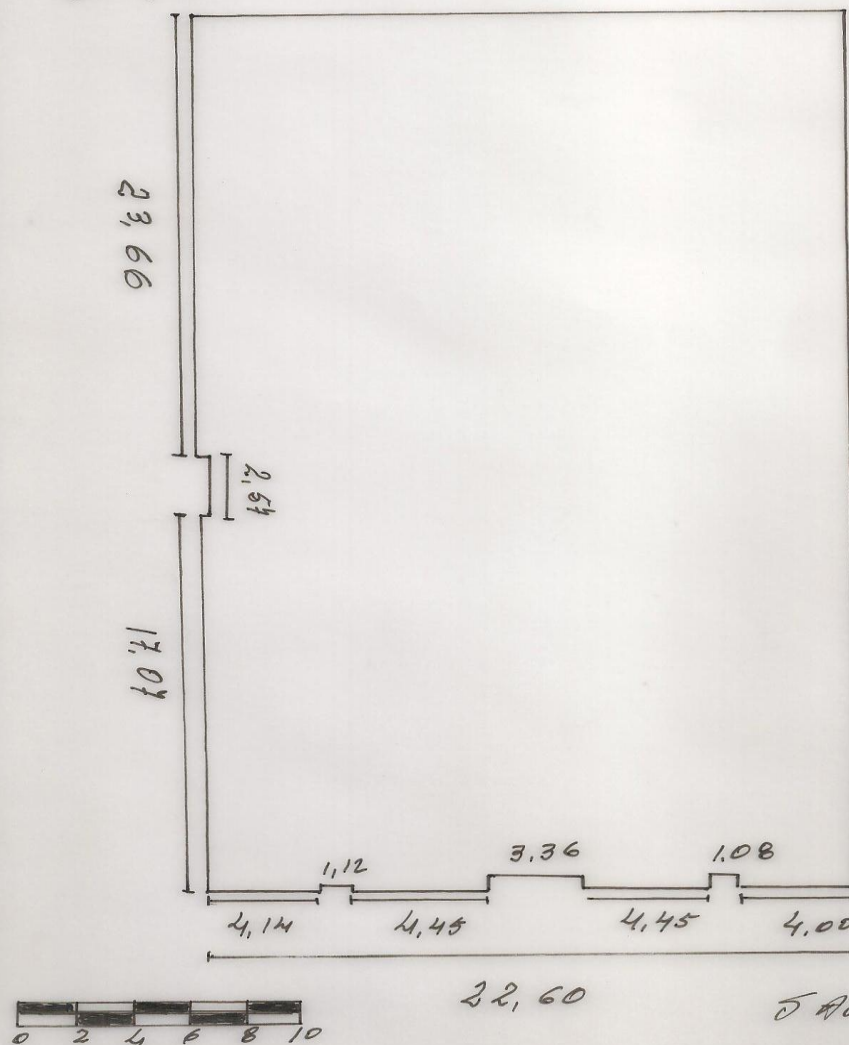


Fonte: SANTOS 2014

PRANCHA 15 - PLANTA BAIXA DO TRAPICHE BOM GOSTO

3

PLANTA BAIXA DO TRAPICHE
BOM GOSTO,
Sítio PORTO VELHO MARUM.



3.3. As Estruturas dos edifícios do Porto Velho

O primeiro edifício, o (01) está completamente demolido, no subsolo só existe fundações, dando a ideia de como era os compartimentos, o estado de conservação totalmente destruído. Portanto, suas ruínas não são visíveis, exceto uma parte da sua face (fachada). O material construtivos pedras calcarias de grande e médio porte. Não sabemos se esse prédio possuía andares, atualmente não está em uso, tomado totalmente pela vegetação (**prancha 16**, imagem 1). É um prédio de aproximadamente medindo 24,80cm por 10 metros de fachada, (**prancha 17**, planta 4).

O segundo edifício, o (02) está bem conservado da sua forma original, estando em uso, os materiais construtivos, pedras calcaria de grande e médio porte, as paredes de adobe a argamassa que utilizaram na construção a cal, este tipo de argamassa era bastante utilizado na época, mais recente as paredes foram construídas com materiais como blocos (tijolos) e cimento. O prédio passou por diversas reformas, possivelmente possuía dois andares. A estrutura principal da lateral direita estava preenchida com cimento para uma devida proteção, ou até para fortalecer a construção. Atualmente está sendo utilizado como um Centro Espírita (**prancha 18**, imagem 1). É um prédio de aproximadamente medindo 24,80cm por 9 metros de fachada, (**prancha 19**, planta 5).

O terceiro edifício, o (03) está de pé mais suas estruturas estão completamente arruinadas com suas fachadas neoclássicas belíssimas, mas sem condições de uso, possuía dois andares. Os materiais construtivos pedras calcárias de grande, médio e pequeno porte, possui grandes lajotas nas estruturas. As paredes que ainda existem foram construídas de adobe a argamassa de cal, atualmente este prédio não está sendo utilizado (**prancha 20**, imagem 1). É um prédio de aproximadamente medindo 24,80cm por 4,80 de fachada, (**prancha 21**, planta 6).

O quarto edifício, o (04) está de pé mais suas estruturas estão completamente arruinadas a sua fachada encontra-se descaracterizada no seu estado original diferentemente do seu interior que por sua vez já ocorreram algumas reformas. Os materiais construtivos pedras calcárias de grande, médio e pequeno porte e hoje se encontra em ruínas, com bastante degradação, possivelmente este prédio não possuía andares.

PRANCHA 16

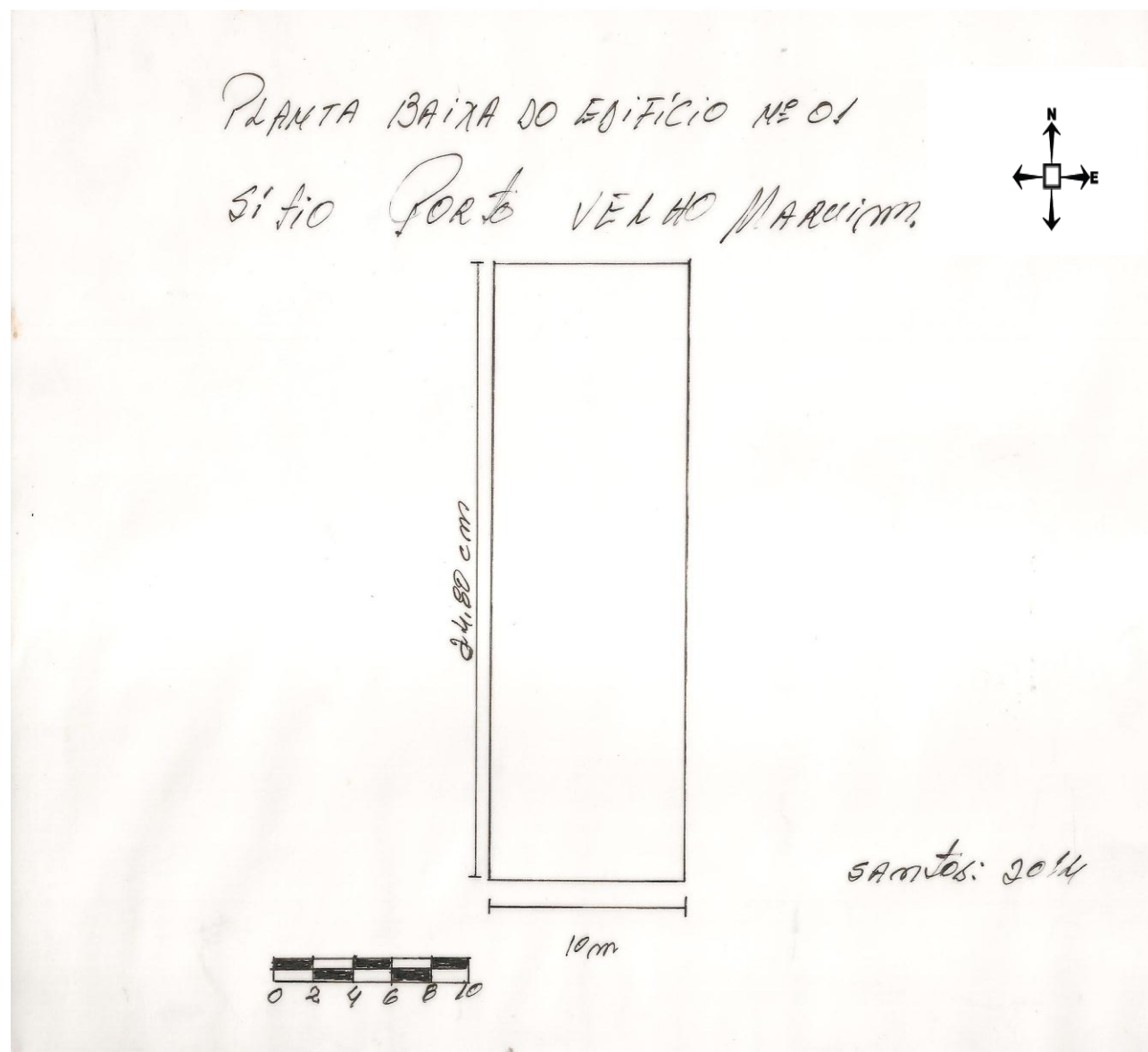
PRANCHA 16 – FACHADA DO EDIFÍCIO 01

1



Fonte: SANTOS 2014

4



Fonte: SANTOS, 2014.

PRANCHA 18

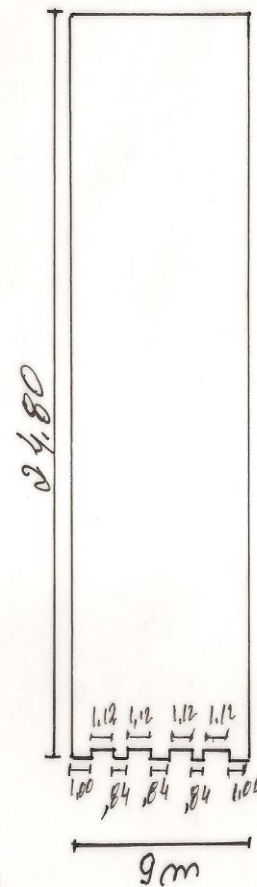
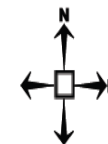
PRANCHA 18 – FACHADA DO EDIFÍCIO 02



Fonte: SANTOS 2014

5

Planta Baixa do Edifício nº 02
Sítio Porto Velho Maruim.



Santos: 2014

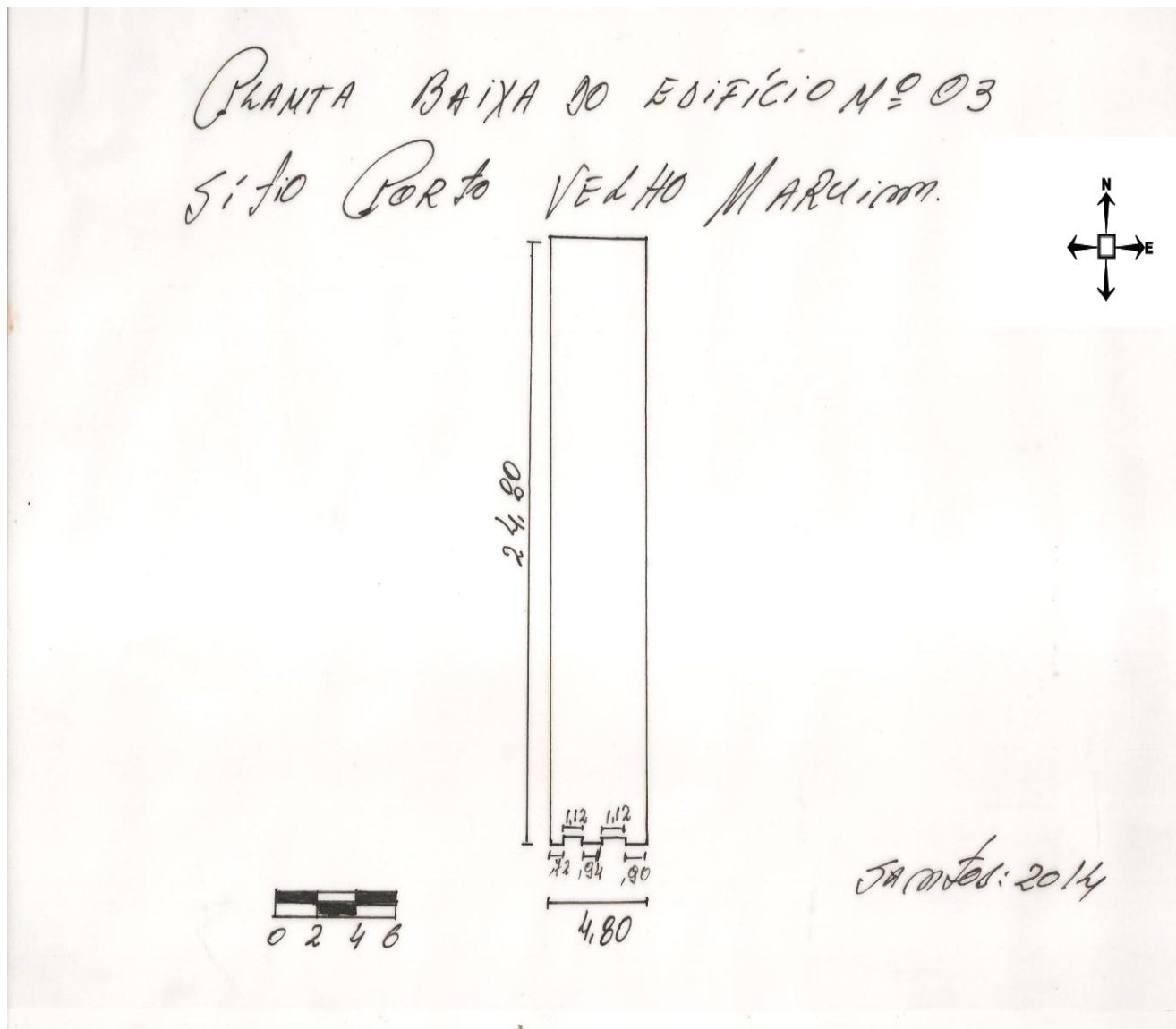
PRANCHA 20 – FACHADO DO EDIFÍCIO 0

Faixaada estilo Neoclássica



Fonte: SANTOS 2014

6



Atualmente não está em uso (**prancha 22**, imagem 1). É um prédio de aproximadamente medindo 24,80cm por 6,50 de fachada, (**prancha 23**, planta 7).

O quinto edifício, o (05) não existe mais o prédio de antes, contendo três andares, era um dos prédios mais alto ele foi demolido, não se sabe o motivo mais foi levantado outra estrutura sobre o antigo, porém ainda existem colunas que apontam para o antigo prédio. Pelas análises, identificamos uma estrutura do lado esquerdo que permanece da frente até o fim das duas casas ao lado da antiga Praça da Bandeira. Também está presente uma série de variações de tipos de materiais empreguem na construção, tanto os componentes antigos contendo pedras calcárias de grande, médio e pequeno porte e argamassa de cal. Assim como os materiais recentes para as novas estruturas (blocos, tijolos e cimento). Hoje em ocupação se encontra apenas duas construções recentes uma de grande e outra de pequeno porte (**prancha 24**, imagens 1, 2 e 3). É um prédio de aproximadamente medindo 17,30cm por 6,70 de fachada, (**prancha 25**, planta 8).

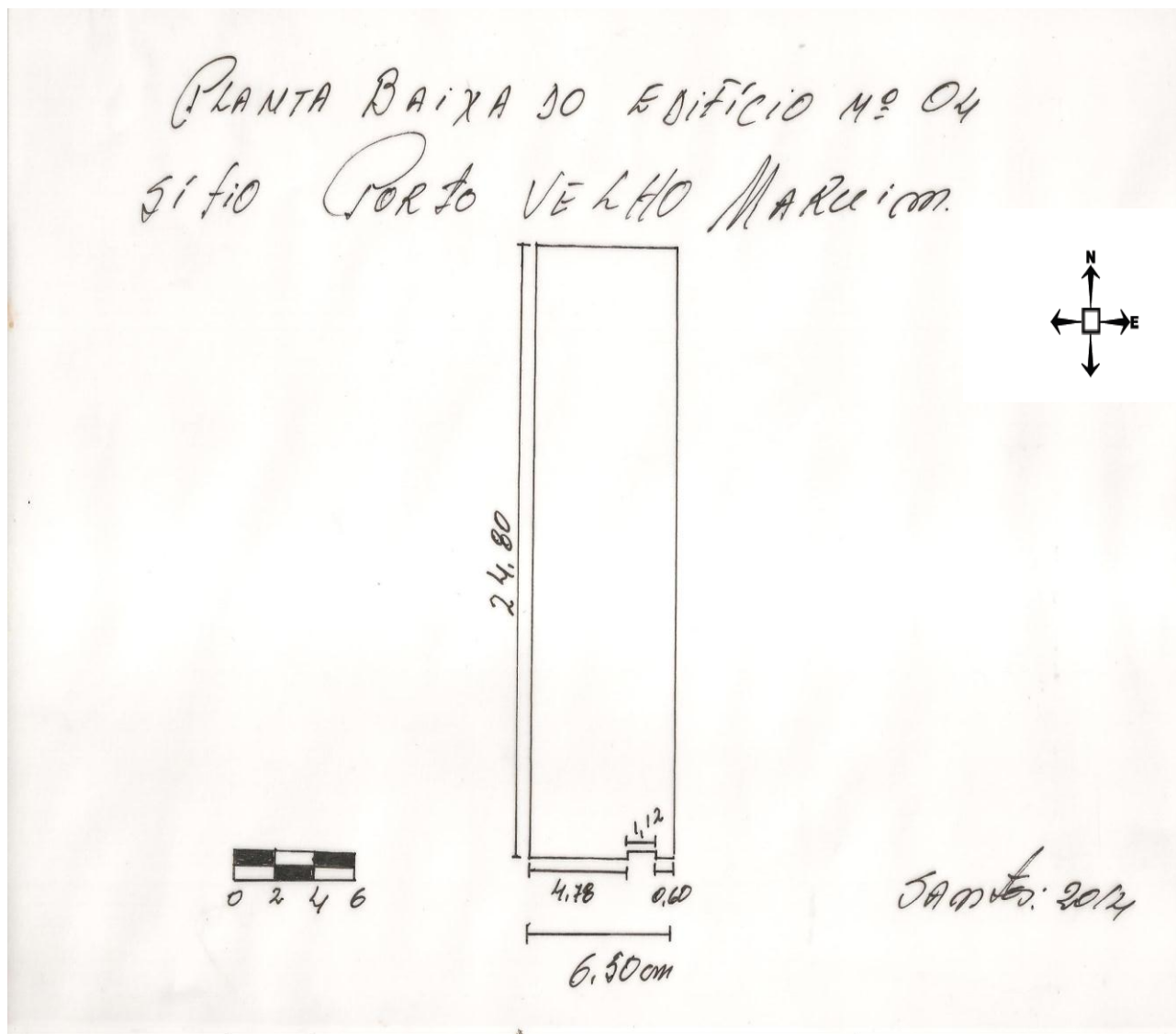
O sexto edifício (06) também passou por uma série de mudanças nas suas estruturas, à fachada encontra-se no seu estado original possuem evidências de outros compartimentos ao lado por conter duas portas laterais, possivelmente dando acesso a outros compartimentos do prédio. As evidencias como de algumas reformas como: as construções dentro do próprio edifício antigo com novos tipos de materiais recentes, blocos e cimentos, suas portas são bem velhas, não sabemos se seriam as originais, mas nos deixa visível uma sequência de utilização do material, que por sua vez são de diferentes madeiras.

Em sua construção e contexto original encontramos pedras calcárias de grande, médio e pequeno porte. O telhado existente hoje seria de uma terceira ocupação, construído para proteção de quem morava no mesmo, podemos entender isso de acordo com o que está visível na fachada, atualmente este antigo prédio está ocupado. (**prancha 26**, imagem 1). É um prédio de aproximadamente medindo 30 metros por 6,30cm de fachada (**prancha 27**, planta 9).

O sétimo edifício (07) passou por uma série de ocupação, sendo uma delas ocupada por um convento de freiras e hoje contendo novos moradores. Este prédio possui características originais na sua fachada, mais está totalmente modificado, ele foi restaurado e em sua fachada até a metade está sendo composto por cerâmica. Possui duas portas



7



1



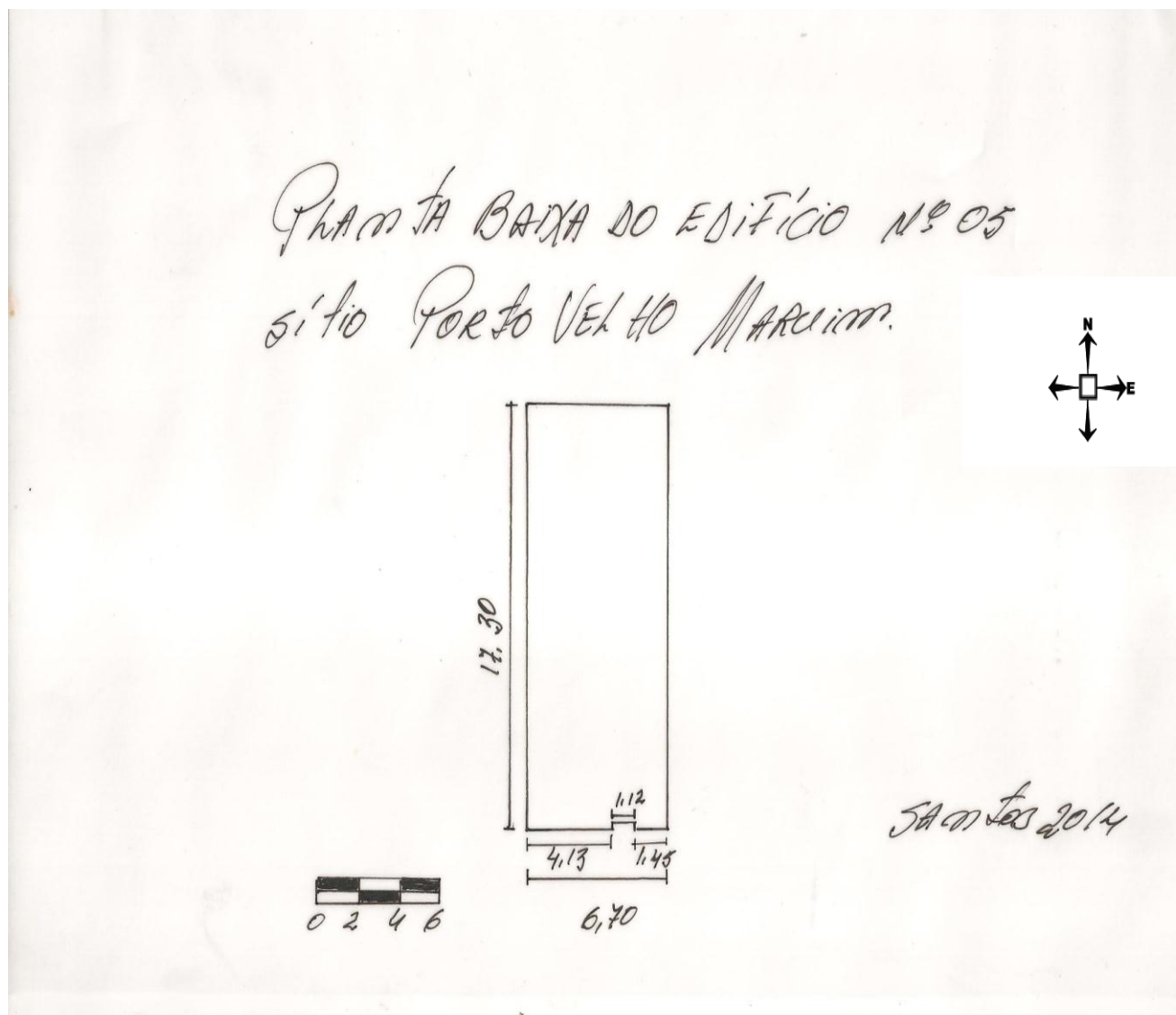
2



3

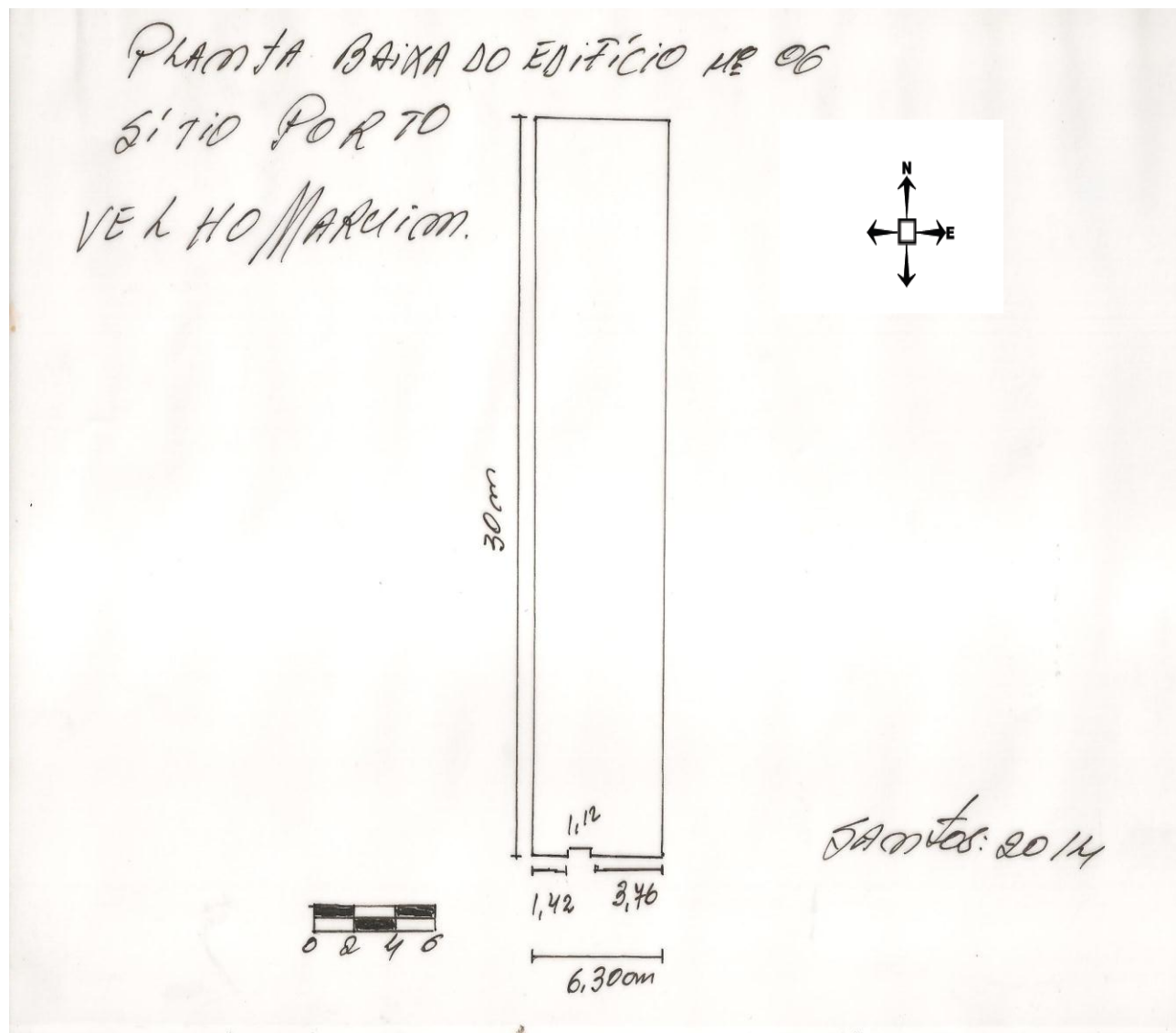


8





9



laterais que possivelmente davam acesso a outras salas. Não foi possível dar maiores informações sobre o mesmo por uma devida construção recente no local ao lado, este prédio possui andares. (**prancha 28**, imagem 1 e 2). É um prédio de aproximadamente medindo 30 metros por 6,10cm de fachada (**prancha 29**, planta 10).

3.4. Esses Edifícios, por quem teriam sido ocupados?

Abaixo está um quadro onde Silva (1994) mostra as nacionalidades dos consulados e uma lista (AGUIAR, 1990) de nomes de pessoas que exerceram a posição de Cônsul para tratar dos interesses dos estrangeiros.

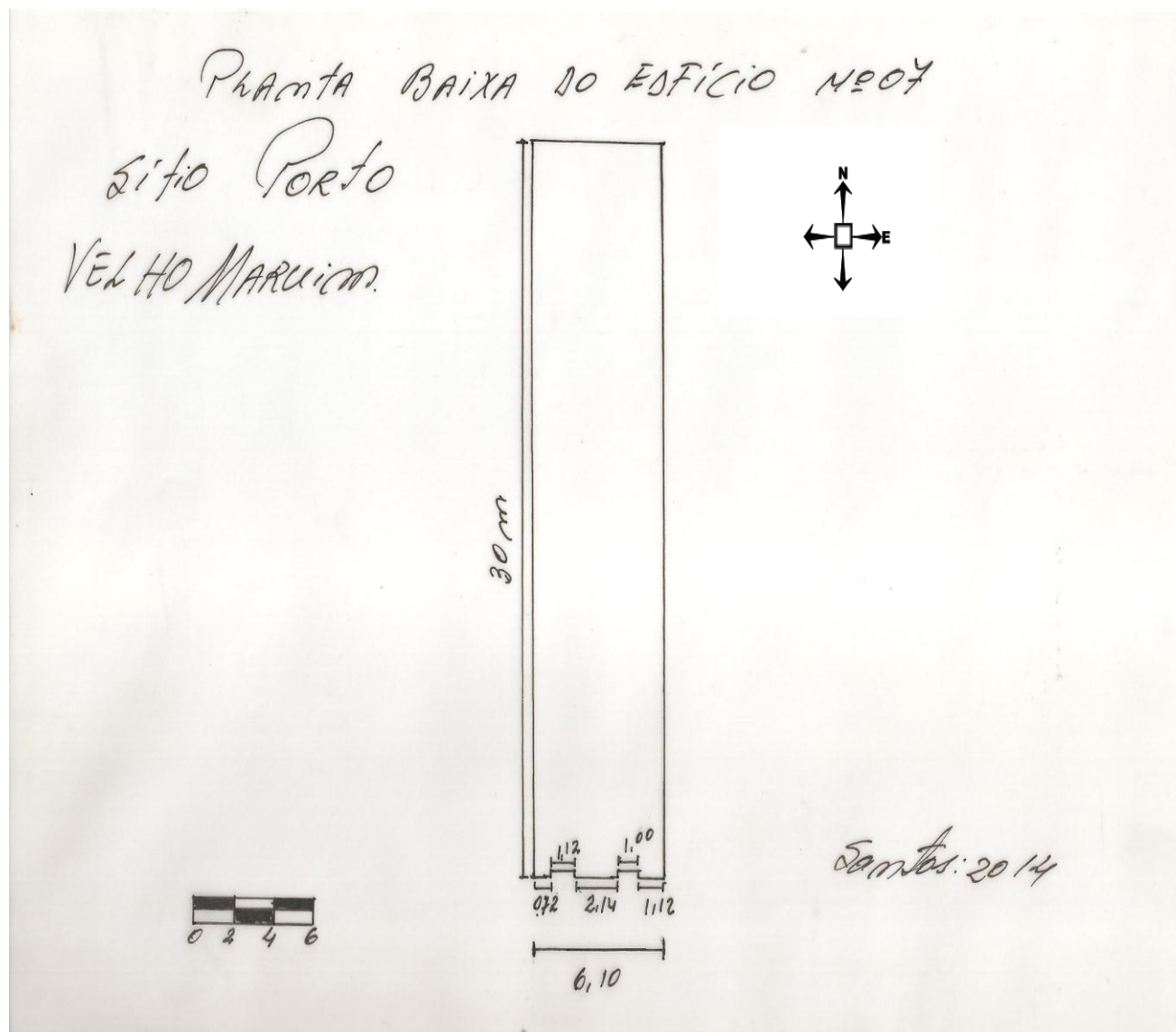
Analísado esses setes casarões, os quais estão defrontes ao Porto, eles seriam supostamente os sete consulados existentes na história de Maruim. Segundo Silva (1994), os consulados foram testemunhas da importância econômica de Maruim nos fins do século passado.

A mesma autora relata uma citação dada por Joel Aguiar, que foi publicada na Revista de Aracaju, em 1962:

Com a criação da Comarca de Maruim em 1854, o progresso da cidade exigia a presença de uma autoridade jurídica e, em 1878, quando o presidente da província Dr. Francisco Idelfonso Ribeiro de Menezes a visitou, já existiam consulados para tratar dos interesses dos estrangeiros, os quais tinham as seguintes procedências: da França, da Suíça, de Nápoles, da África Inglesa, de Liverpool, da Alemanha e de Portugal (SILVA, 1994, p. 92).



10



Quadro 1- consulados / nomes das pessoas que exerceram o papel de cônsul²

CONSULADOS	NOMES DOS CONSULES
Da França	Júlio César; Henrique José Lachez (1822); Carlos Olivier, Dominique Boaventura (1838)
Da Suíça	Pedro Eduardo Pirret
De Nápoles	Antônio Hannequim; Biázio Montesanto, Biázio Pasqual
Da África Inglesa	James Andraws
De Liverpool	Eduardo Wynne, Matheus Wynne
Da Alemanha	Otto schramm; Herman Kotsch, Johan Henrich Winter
De Portugal	Feliciano Leite da Costa; Justino Antônio do Amaral; Francisco Monteiro de Carvalho; Domingos Luís Pereira; José Nicolau Soares Lisboa; Antônio Azevedo Boto; José Joaquim de Lacerda; Antônio José de Figueiredo; Leonardo José da Rocha; Antônio José Gomes; José Joaquim Gonçalves; Antônio José Dias Guimarães Sobrinho; José Antônio Mendes; Joaquim Alves dos Réis; Manoel da Silva Godinho; José Luís Ribeiro; Antônio de Assis Carvalho; José Augusto Martinho da Câmara; José Antônio da Silva; Antônio Joaquim da Fonseca; Francisco Dionizio Pereira Ribeiro; Manoel Cardoso; Antônio Dias Macieira e João Ribeiro.

Várias firmas estrangeiras se instalaram na cidade, tornando-a um centro de comércio internacional. Com elas e com os consulados na cidade, alguns historiadores dizem metaforicamente que Aracaju começou em Maruim. A cidade que ganhou destaque quanto às atividades portuárias fluviais a partir de 1840. (AZEVEDO, 2011).

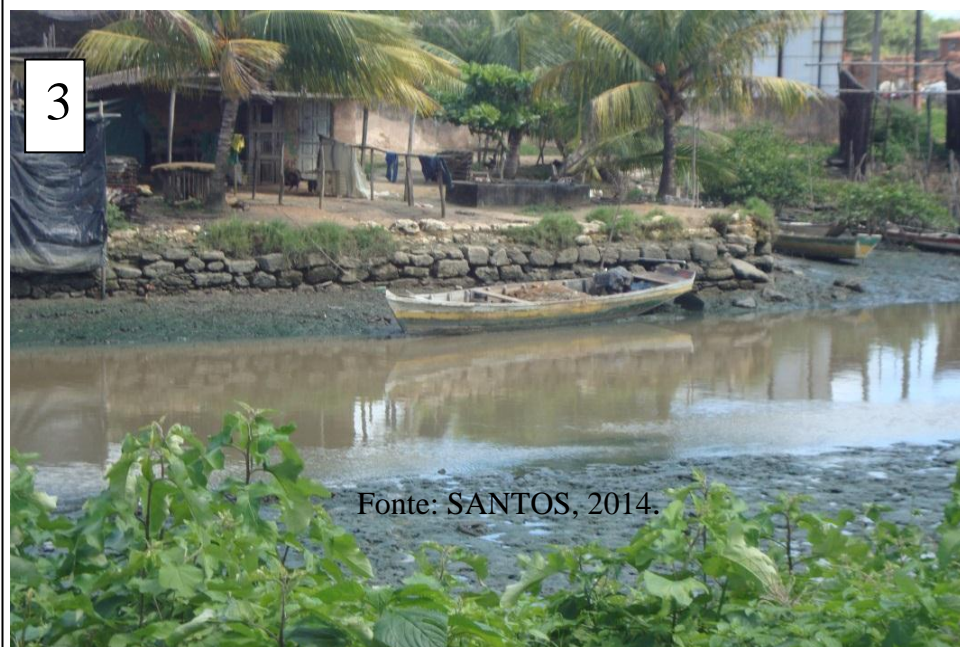
3.5. Outros Portos de Maruim

Na margem esquerda do rio Ganhamoroba, no bairro Lachez, existe o Porto da fábrica de tecido, onde atualmente está instalada a “fábrica de tecidos Colortextil Nordeste Ltda.”. Desde 1927 originalmente denominada Dantas & Cia, essa indústria têxtil faz parte da economia da cidade de Maruim. O material construtivo do Porto é a pedra calcária de

² Sobre os consulados ver: Joel Aguiar. Traços Históricos de Maruim. Aracaju/ Se Unigráfica, 1987, José Cruz. Maruim e sua Economia. Aracaju: Prefeitura Municipal de Maruim, 1957.

grande e médio porte; também existem degraus na estrutura do cais (**Prancha 30**, imagens 1, 2, 3 e 4).

PRANCHA 30 - PORTO DA FABRICA DE TECIDO



Outra fabrica que existia na mesma proximidade da fabrica de tecido, é a centenária indústria de bebidas Hannequim. (**Prancha 31**, imagem1). Atualmente só restam dela ruínas. Essas indústrias estão localizadas no Bairro Lachez, o maior bairro da cidade de Maruim (SILVA, 1994). Uma observação importante quanto à localização da fábrica de tecidos e da indústria de bebidas é que ambas estão bem próximas do Porto Velho, mas na margem oposta do rio. De acordo com o Sr. Virgílio (entrevistado no capítulo 4), o Porto Velho foi estendido até o Porto do Mercado no século XX.

Nessa extensão se encontravam as grandes casas comerciais: Casa Inglesa, Schramm e Cia, A Casa Cruz, Maynard e Irmãos, Soares e Prados, Casa Fonseca (SILVA, 1994).

O Porto do Mercado foi construído no final do trecho navegável do rio Ganhamoroba. Esse Porto no passado também teve bastante movimentação de carga e descarga de mercadorias e de passageiros vindo de outras localidades (**Prancha 32**, imagem1). Os materiais construtivos do Porto são: pedras aparelhadas, argamassa, selão e cal. Há pouco tempo houve uma reforma, mas ainda estão visíveis as argolas de amarração dos barcos. (**Prancha 32**, imagem 2 e 3). Segundo o senhor Gerson,(entrevistado no capítulo 4), Maruim era o maior centro de distribuição de vários produtos do Estado de Sergipe. Portanto, com o grande progresso da economia da cidade houve a necessidade de ampliação do Porto Velho. Possivelmente o Porto Velho passou a ser chamado por esse nome em virtude do surgimento do Porto do Mercado (SILVA, 1994).

Nesse local há vários prédios de destaque, com características arquitetônicas semelhantes às construções dos prédios do Porto Velho: “Trapiche Novo” Antigo trapiche do Barrão de Maruim, construído em 1844 e que pertenceu à empresa Comercial Ltda; e o Mercado Municipal Domingos Vieira (SILVA, 1994). (**Prancha 33**, imagem 1e 2).

3.6. Decadência de Maruim?

A iconografia nos mostra que o centro comercial, hoje, já não é mais o mesmo; desde o século XIX até tempos atrás era grande a efervescência. O Porto da cidade de

1



Fonte: SANTOS, 2014.

PRANCHA 32 - PORTO DO MERCADO E ARTEFATOS



PRANCHA 33 - TRAPICHE NOVO E MERCADO MUNICIPAL DOMINGOS VIEIRA

1

Trapiche Novo



Fonte: SANTOS, 2014.

2

Mercado Municipal Domingos Vieira



Fonte: SANTOS, 2014.

Maruim é o mais bem localizado dentre todos os dos municípios da região. Ele, portanto, trouxe grande desenvolvimento não só para a cidade mais também para outras cidades do entorno (RISÉRIO, 2010).

Geograficamente a cidade estava situada em meio a muitos engenhos e canaviais, tornando-se atraente para muitos estrangeiros que lá se instalaram no século XIX, todos voltados para atividades comerciais. Maruim, então, cresce e se expande. Por fim, mais recentemente sofre com o desenvolvimento da capital de Sergipe, Aracaju. Muitas empresas se transferem então para a capital. A cidade perde com a evolução de outros centros comerciais. (**prancha 34**, imagens 1 e 2). (RISÉRIO, 2010).

Portanto, com a projeção atrativa e centralizadora de Aracaju. Maruim viu suas firmas comerciais e seus colégios se transferirem para a nova capital. Os jovens se mudaram para lá. Os senhores rurais também com seus familiares se dirigiam para a capital. Mesmo com a migração da população, os engenhos continuaram a produzir, mas longe de ser aquela produção da primeira metade do século XIX. (RISÉRIO, 2010).

A cidade de Aracaju tem sua localização entre o rio Real e o rio São Francisco, a intenção de quem criou foi com ideologia comercial para receber produtos vindos das cidades de Laranjeiras e Maruim e em seguida exporta-lo. As evidências arqueológicas nos mostram que esses Portos do interior continuaram a ser transformados, recriados, reformados e ampliados até recentemente, ou seja, muito tempo depois da criação do Porto de Aracaju. Porém, não inviabilizou a queda da movimentação do Porto de Maruim.

Há hipótese mais provável da falta de movimentação portuária em Maruim teria sido a construção da linha férrea ligando Aracaju a cidade de Própria também a construção da BR 101, também a falta de mais incentivos das autoridades.

Por fim, podemos observar que Maruim não decaiu, mas apenas ocorreram algumas mudanças que desequilibraram a economia da cidade. As transferências das empresas da cidade de Maruim para a capital Aracaju fizeram com que ela não desenvolvesse como no período de 1860, onde alcançou seu auge em poder econômico, político e social.

PRANCHA 34

PRANCHA 34- VISTA GERAL DA CIDADE DE MARUIM DE 1860

Foto enviada da Alemanha por Gebhard Schram, para Maria Lúcia Marques Cruz e Silva, 15 de setembro de 2003. Autoria: não identificada, Acervo particular da autora (SILVA, 2006),



Fonte: SANTOS, 2014.

CAPÍTULO 4 - PORTO VELHO DE MARUIM: UM OLHAR ANTROPOLÓGICO

4.1. Como o Porto era Visto No Passado Pela Sociedade?

Neste capítulo iremos apresentar como o “Porto Velho” era visto no passado pela sociedade, qual a sua importância atual e o que representou e representa para a cidade de Maruim. O nosso objetivo com esses estudos é mostrar a escassez de informações no campo da Arqueologia Portuária, sobre as atividades existentes neste que outrora foi um importante Porto fluvial e marítimo do Estado de Sergipe, hoje esquecido pela sociedade. Este Porto pode fazer parte do contexto histórico da própria cidade.

Em meado do século XIX, antes de Aracaju, em Maruim já saíam embarcações maiores chegando ao Porto das Redes, onde se encontrava estalada a antiga alfândega entre meados da década de 1840 e meados da década de 1850 (**prancha 35**, imagens 1 e 2). De lá para o mar. Essa intensa navegação, colocava Maruim em comunicação direta com povos estrangeiros, com a Bahia, com Rio de Janeiro, Pernambuco, Rio grande do Sul, São Paulo, dentre outros, comunicação que lhe permitia incorporar valores e modelos de sociedades que serviam como referência (ALMEIDA, 1984).

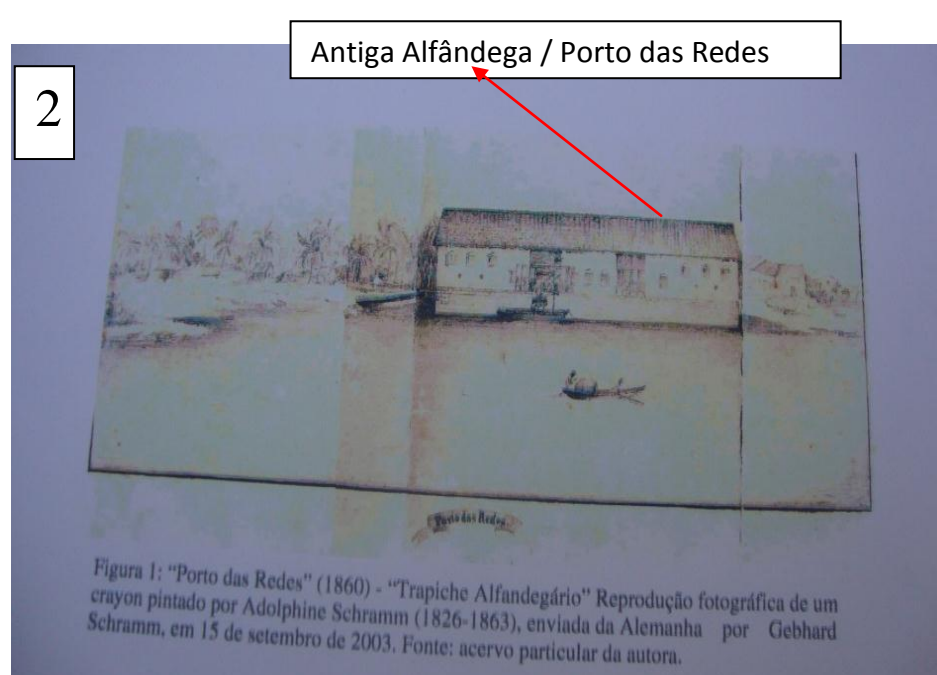
Maruim nasceu às margens do rio Ganhamoroba. O seu Porto foi, no passado, o local onde as embarcações ancoravam para transportar toda produção do município e cidades adjacente. Esse é um rio sujeito às oscilações da maré, desembocando na foz do rio Sergipe (**prancha 35**, imagem 3). Maruim por ser uma cidade bem localizada se tornou um grande centro comercial, e com isso se criou a necessidade de se construir um cais portuário. Logo o Porto se encachava com o Porto de Santo Amaro das Brotas e Porto de Aracaju, como mostra o mapa (**prancha 36**, imagem 1).

Segundo Silva (2006), quando o Porto Velho foi construído recebeu o nome de “Ponto de Desembarque do Imperador”; hoje está localizado na Praça da Bandeira (conhecida também como o nome de o Tamarindeiro). Provavelmente este nome “Porto Velho” foi em decorrência do surgimento de outros portos, como foi citado em outros capítulos: Porto do Mercado, Porto da Fábrica de Tecido.

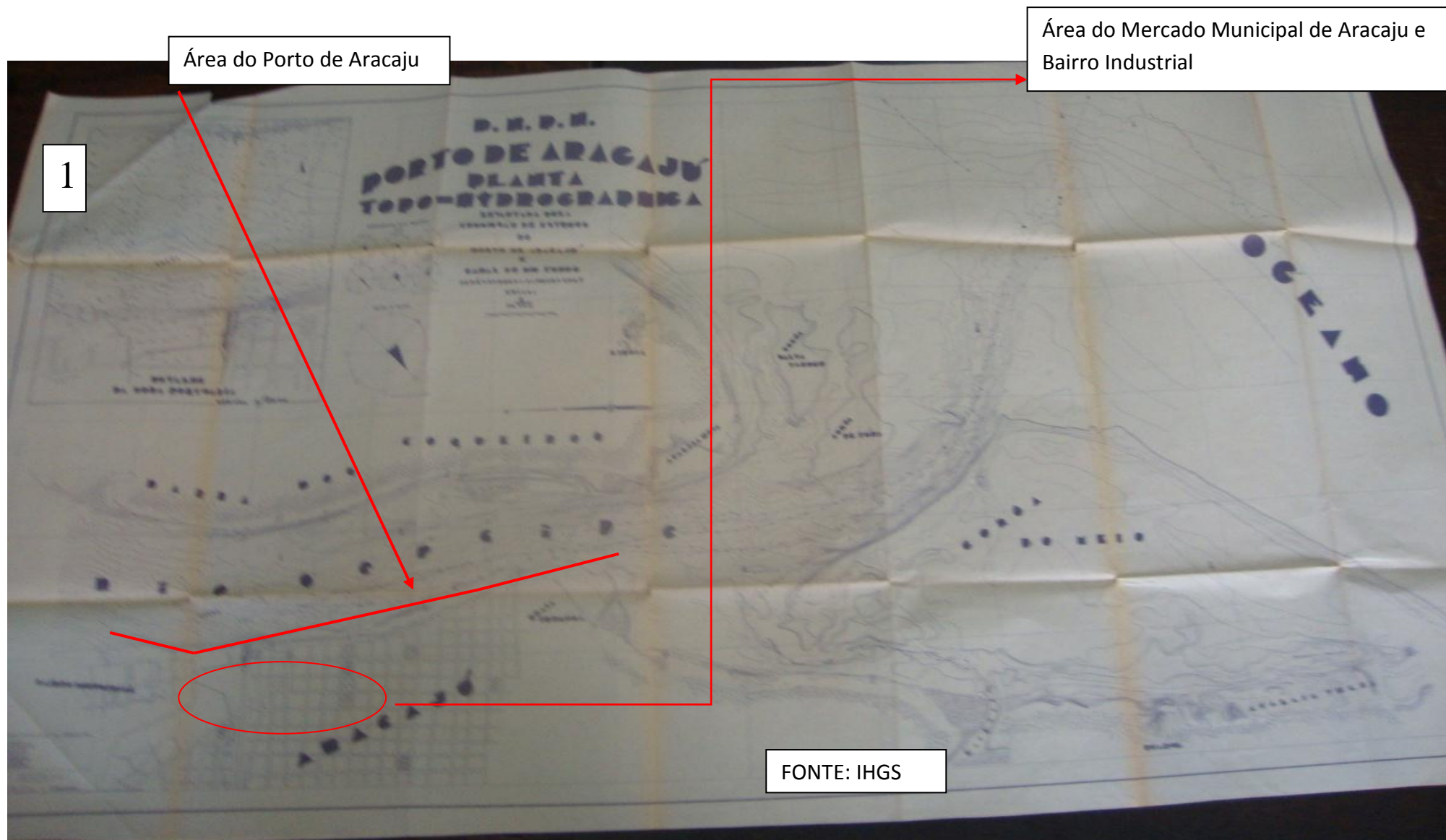
PRANCHA 35 - PORTO DAS RÊDES E A ANTIGA ALFÂNÇA



Fonte: SANTOS, 2014.



Fonte: SANTOS, 2014.



4.2. Como o Porto é Visto na Atualidade Pela Sociedade?

Na atualidade o Porto está em completo abandono, só restando as ruínas das estruturas, que existem para contar a história do passado.

O local atualmente é parcialmente utilizado por moradores que fixaram suas residências por lá, mudando totalmente as características do Porto. Também está sendo utilizado por pequenos barcos que chegam com seus pescados e ancoram. No passado, neste local existia uma grande movimentação de cargas onde embarcações de médio calado ancoravam, embarcando e desembarcando, gerando riquezas e desenvolvimento para a cidade de Maruim.

Atualmente os órgãos competentes estão retirando as pedras históricas que existe em torno da Praça da Bandeira e colocando no cais do Porto. Para os moradores é um ato de destruição da história da cidade (**prancha 37**, imagens 1,2,3 e 4).

Hoje as pessoas muitas das vezes se questionam será que o rio não comporta mais barcos? Ou os barcos não entram mais no rio porque não têm mais o que fazer? Será uma questão ambiental da costa? Ou uma questão de carga? Se tivessem que entrar barcos maiores, precisaria desassorear o rio? Com tantas questões para responder, será que a percepção das pessoas mudou?” Mesmo no passado esse rio não era tão grande assim; hoje existem sim muitos barcos pequenos que ancoram no mesmo Porto. Mas, foram os saveiros que desapareceram sem deixar nenhum vestígio, e daí vieram as pontes que por toda extensão do rio ligam as margens, ou elas foram construídas e daí passaram a atrapalhar a navegação das embarcações, provocando seu desaparecimento?

Umas das hipóteses prováveis para todas estas questões, sobre este desinteresse de continuar com a navegação e com movimentação portuária na cidade de Maruim, giram em torno do fato de que muitas casas comerciais que existiam na época mudaram para Aracaju, o surgimento da linha ferroviária, a construção da BR 101. Também podemos apontar que houve um descaso em conservar o rio; enquanto existia grande movimentação no Porto o rio era dragado para facilitar a navegação.

Parte dessas hipóteses foram levantadas a partir do depoimento de antigos moradores, cujos extratos são reproduzido abaixo.

PRANCHA 37- DESTRUÇÃO DA ÁREA DO PORTO VELHO

Local do Antigo Tamarindeiro



Retiradas das Pedras originais



Pedras que foram retiradas da Praça de Bandeira



4.3. Tópicos de Entrevistas

Segundo o Senhor Ademir Santos Varjão. Na sua entrevista ele diz “quanto à queda do movimento do porto de Maruim em sua opinião: “o que faltou foi incentivo dos governos para que os engenhos continuassem produzindo açúcar”. Existia em torno da Cidade de Maruim mais de dez usinas produzindo açúcar, toda essa produção era exportada via Porto Velho, porém, muitas usinas deixaram de funcionar. Com a queda da produção do açúcar fez com que muitos proprietários de embarcações e comerciantes locais mudassem de atividade”.

Segundo Gerson Machado Prado. Maruim era o maior centro de distribuição de vários produtos do Estado de Sergipe. Portanto, com o grande progresso da economia da cidade houve a necessidade de ampliação do Porto Velho. Possivelmente o Porto Velho passou a ser chamado, por esse nome em virtude do surgimento do Porto do Mercado. Ele lembra a escadaria existente do Porto muito usada para embarque e desembarque das pessoas. Ele se lembra do trole um equipamento usado para transportar as sacas de açúcar, que saíam dos trapiches, a movimentação desse trole era em cima de uma linha de ferro e ele era empurrado pelos trapicheiros. Em torno do Porto existiam muitos movimentos das chegadas e saída das embarcações, e os antigos prédios eram bonitos admirados pelo seu estilo de construção.

Quando as embarcações eram vistas a três quilômetros de distância do Porto, local este com o nome de Zé de Góis, já se sabia qual o tipo de embarcação que iria chegar então os parentes dos viajantes já se preparavam para recebê-los. Também Gerson diz que conheceu o chefe de turma dos trapicheiros, era o Sr, José Leopoldo. Hoje ele diz que sente tristeza com estes descasos por parte da sociedade.

Segundo o Senhor João dos Santos. Ele conheceu os maiores Saveristas e donos dessas embarcações que faziam os transportes do açúcar e de outras mercadorias, como: Nêneu, Telefone, Velis da Chagas, Sr. Dió, e Antônio Durindo. Esses tipos de transportes eram utilizados para escoar toda produção de açúcar, sal, algodão. Outro produto que era fabricado nas proximidades do Porto – a cal – substância muito usada nas construções da época, possivelmente era transportada para outro Estado. Essas embarcações existiram até o ano de 1964. Muitas embarcações chegavam e saíam carregadas de mercadorias; era uma movimentação muito intensa. Outra característica muito interessante: fazia gosto ver a arquitetura dos prédios. Também ele faz um questionamento o passado e o presente: “vai

ser muito difícil voltar aos tempos atrás, mais as autoridades podiam dar um aspecto melhor a este local”.

Segundo Manoel da Silva. Ele trabalhou na fabrica de bebida Hannequim, onde atualmente só restam ruínas, essa indústria está localizada no Bairro Lachez, sendo esse o bairro de maior população da cidade de Maruim. Ele conheceu o Porto Velho com muito movimento, também faz uma reflexão sobre como os antigos casarões eram bonitos. Ele não foi trapicheiro mais conheceu vários moradores e trapicheiros que habitavam nas proximidades do Porto Velho. Ele desabafa esperando que um dia o poder público, faça algo por este local que deixou muita saudade para os antigos moradores.

Segundo o senhor Virgílio Soares da Silva. O Porto Velho era um local bastante frequentado pela população, além das movimentações da chegada e saída das embarcações, com passageiros e também transportando mercadorias, pois ele tinha outros atrativos. Em frente ao porto havia muitos casarões (alguns com dois e três andares, até); esses casarões com sua belíssima arquitetura de vários estilos enriqueciam o ambiente, tornando-o aprazível de ser frequentado. Próximo ao Porto existia uma área de propriedade da família Scharamm. Neste local havia uma oficina de fabricação de peças para as usinas; depois essa área passou para a prefeitura Municipal de Maruim. Atualmente o local serve de área de lazer com o nome “Parque Otto Scharamm”, tornando o local um atrativo para passeio.

O Porto também era um local para a troca de informações: Quando as embarcações chegavam ou partiam, traziam notícias de parentes de outros locais como também expediam notícias para essas mesmas pessoas.

De acordo com o senhor Virgílio, em 1931 o Coronel Gonçalo começou a construir o Porto de Maruim em direção ao Porto da Feira do Trapiche Novo até próximo à ponte do Lachês. Em seguida foi construída a outra parte do Porto do Mercado na gestão de Prefeito Josias.

Segundo Virgílio os saveiros encostavam-se à lama. Os proprietários dos saveiros eram: Zezinho, Birbique, Neu Cural, Jorginho, esses eram os donos de saveiros até o período de 1931, depois desse período outros também transportavam mercadoria: Lió, Sr. Dió, António Durindo, O Senhor José.

De acordo com o mesmo, em 1948 o açúcar parou de ser transportado por via fluvial. Com a falta de incentivos as usinas deixaram de produzir o açúcar, como por exemplo: as usinas Fortunas, Mata verde, Aguaripe, Usina Lurdes, Saquinho, Caraíbas,

Lombada, como também outra especialidade da Usina Caheira, que fabricava o açúcar de fôrma, o açúcar tinha uma cor preta dentro das caixas, também a usina Santa Cruz, que fabricava açúcar em fôrma de barro, também vinha açúcar da usina Central de Laranjeiras pra ser embarcado no Porto Velho, ficando estocados nos trapiches 2 de Julho, Bom Gosto no Bairro São José tinha, no trapiche Prainha, em frente à feira, no trapiche novo, sendo seu proprietário o Coronel Gonçalo.

O Senhor Virgílio afirma que faltou incentivo do governo para que as usinas não deixassem de produzir açúcar para não acabar com o movimento do Porto. Porém, quando houve a queda do fabrico do açúcar, e consequentemente parou os seus transportes por via marítimas, mas algumas usinas ainda continuaram a produzir o açúcar, como: a usina Oiterinho, usina Pedra, Central e Pinheiro, mas ficando apenas na localidade, não sendo mais importado para outros Estados.

Existiam grandes armazéns na cidade de Maruim, o meio de transportar as mercadorias para outras cidades vizinhas era por tração animal. Os grandes armazéns que forneciam mercadorias, secos e molhados: Do Sr. Durval que era o proprietário da fazenda caieira, Corumba, Armazém de Diton, Casas A Fonseca.

O Porto funcionava da seguinte maneira havia os trapicheiros homens que faziam todo serviço de transportar as mercadorias para os armazéns, esses transportes eram na cabeça dos trapicheiros, onde embarcavam e desembarcavam as mercadorias das embarcações que ancoravam no Porto. Tinha saveiro que transportavam até 800 sacos de açúcar, outros com 300 e 400. Também eram utilizadas as carroças para fazer os transportes das mercadorias, entre os donos de carroça: Macaxeira, e a carroça do Sr. Marcionílio.

Outra maneira de transportar o açúcar entre os Trapiches e o Porto, era em um transporte chamado de trole este transporte andavam sobre linha de trem. Entre os trapicheiros existia uma organização assumida, um dele era responsável pelo trole, não era um grande número de trapicheiro na época para tanto movimento. O controle das mercadorias era feito por um caixeiro, alguns nomes dos caixeiros: Sr. Lauro (2 de julho), José Mendonça (Bom Gosto). Eles eram os que controlavam e despachavam as mercadorias.

De acordo com o Sr. Virgílio Maruim se desenvolvia com as construções: Do calçamento de algumas ruas com pedras calcárias os prédios onde abrigavam os consulados e as grandes casas comerciais que se instalavam na cidade.

Quanto ao rio era mais largo não tinha tanto mangue como existe nos dias atuais este rio era roçado até o “Matiqueima”, quem cuidava era o poder público. Portanto, esta queda na movimentação do porto foi à falta de açúcar.

O Porto da Fabrica de Tecidos, também teve muito movimento, a ele chegavam embarcações carregadas de lã para a fabricação dos tecidos. O Porto tinha uma movimentação na exportação das peças de tecidos eram embarcadas para outras partes do Brasil.

Quanto à fabrica de bebidas Hanequim, as mercadorias eram transportada na carroça para a cidade. A proximidade desses portos era em virtude da grandeza que existia na época, a facilidade de navegação pelo rio era tanta que existia uma festa religiosa bastante concorrida pela população “A procissão de Bom Jesus dos Navegantes”, que atualmente não existe mais em razão do rio ter ficado raso.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisando os textos, assim como também a estrutura portuária, podemos observar que o Porto Velho da cidade de Maruim foi o grande responsável pelo crescimento Urbanístico, comercial, político e social trazendo um grande desenvolvimento populacional, sendo uma boa parte desse contingente de estrangeiros, os quais acabaram ocupando posições de cargos político ou chefes de províncias.

Observamos que Maruim começou a se desenvolver com mais vigor depois de construir o cais Porto Velho, na década de 1860 Em razão da grande movimentação de cargas transculturais, acabou abrindo portas de trabalho para a sociedade maruinense, como por exemplo: os trapicheiros que carregavam os sacos de açúcar, algodão, cal, dentre outros, para as embarcações ancoradas no Porto; assim como também os estivadores que organizavam as cargas trazidas pelos trapicheiros. Os mesmos recebiam e desembarcavam pedras, cal, material de construção, roupas, tecidos, lãs, alimentos e máquinas vindos do exterior.

Mas com o passar do tempo o Porto Velho de Maruim perdeu sua posição de destaque, devido outros fatores como: a construção da linha ferroviária; a criação da BR 101; assim como também as transferências das grandes casas comerciais que existiam na cidade, foram para a capital Aracaju.

Por isso nosso objetivo foi resgatar a funcionalidade do Porto historicamente falando, assim como tratar da importância do seu patrimônio (Porto Velho, casarões e trapiches), tornando visível e perceptível uma história a partir da Arqueologia Portuária. Assim, propusemo-nos escrever a história do Porto Velho de Maruim e seu contexto urbanístico/arquitetônico rico em artefatos históricos, de modo a torná-los vivos no presente. Com isso, deixamos claro que o presente trabalho não terminou.

Com a mencionada descaracterização/ degradação do ambiente do Porto Velho, muitas informações foram deixadas pra trás, em especial o que ele representa e o que representou no passado. Isso poderia ser revertido com projetos de revitalização e conservação. De modo geral tem que existir conscientização por parte dos órgãos competentes para recuperar todas as informações que estão se perdendo da memória local. A população clama por melhoria fazendo apelo pra que não se perca o que resta de importante e valioso no Porto Velho.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR Joel. *Escorço Histórico do Gabinete de Leitura de Maruim*. Aracaju, Gráfica Gutenberg, 1929.

_____. *Traços da História de Maruim*. Aracaju/Se: Unigráfica, 1987.

AJACE, Rodrigo, “Contribuição dos portos para o desenvolvimento” 1972.

ALBUQUERQUE, Marília G. de; MARONE, Eduardo. KAPPEL, Raimundo F; SOARES, Carlos Roberto. *Os Portos Brasileiros Frente à Ciência, Tecnologia e Inovação: Um Novo Desafio Para a Sociedade*. (Sem data, pag. 1-30).

ALMEIDA, Maria da Glória S. de. *Sergipe: fundamentos de uma economia dependente*. Petrópolis: Vozes, 1984.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Excursão à província de Sergipe. Viajando para Aracaju no rio Cotinguiba*. Maruim. Revista do IHGS. Aracaju, v. 21. Nº 26 a, p. 92-99, 1961.

AZEVEDO, Denio Santos. *Esfera Pública e Sociabilidade: grandeza e decadência do Gabinete De Leitura de Maruim*. São Cristóvão/SE: UFS, 2003. (dissertação de mestrado em Sociologia apresentada ao NPPCS da UFS).

BARCELOS, Artur H.F. *Espaço & Arqueologia nas missões jesuíticas: o caso de São João Batista/ Artur H.F. Barcelos – Porto Alegre: EDIPUCRS, 2000.*

BASS, G.F. *Arqueologia subaquática*. Tradução de Tomé Santos Júnior. Lisboa, Verbo, 1969.

BLOT,M.L.P.(2003)www.cm-iche.pt/_uploads/PDF.../InventarioNacionalPatrimonio.pdf.

_____. BLOT, M. L. P. (2003) – *Os Portos na Origem dos Centros Urbanos: Contributo para a Arqueologia das Cidades Marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*. Lisboa:IPA.Caccto.com.br/material/.../Material_6_E- MED_2A_195641.pdf%E2%80%8E

CALDAS, Sérgio Túlio *Portos do Brasil- Texto de Sérgio Túlio Caldas*, São Paulo: Horizonte, 2008, 192p.

CAMARGO, Paulo Fernando Bava de. *Arqueologia de uma cidade Portuária: Cananéia, século XIX - XX*. 2009. 192 p. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras, Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

CARVALHO, Procópio de Melo. Reprodução do Relatório do D.N.P.N. Julho/ 1935.

- CRUZ, José. *Maruim e sua Economia*. Aracaju: Prefeitura Municipal de Maruim, 1957.
- DANTAS, Ibarê. *História de Sergipe Republica (1889-20000)*. / Ibarê Dantas. - Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro 2004.
- Diário do Imperador Pedro II na sua visita a Sergipe, em janeiro de 1860. *Revista do IHGS. Aracaju*, v. 21, nº 26 b, p. 64-78, 1965. (*Obra Histórica*).
- DURAN, Leandro D. *Arqueologia Marítima de um Bom Abrigo*, São Paulo, 2008. Tese (Doutorado em Arqueologia)- MAE, USP, 2008.
- FAUSTO, Boris, *História do Brasil* / Boris Fausto; colaboração de Sérgio Fausto, - 14. Ed. Atual, e ampl., 1. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013. (Didática, 1).
- FREIRE, DR. Felisbello Firmo de Oliveira. *História de Sergipe (1575-1855)*. Rio de Janeiro, 1891.
- FREITAS, José Edgard da Mota. *Cartas de Maruim*. Traduzido por Edgard da Mota Freitas da Universidade de Sergipe. Aracaju, 1991.
- MAXIMINO, Eliete Pythagoras Britto. *O Meio Ambiente Portuário e a Arqueologia Histórica Industrial o caso do Porto de Santos*. *Gesta*, v.3 n 4 out.- dez. / 2007, p. 1- 18
- MELO, Procópio Carvalho de. *Estudo do Porto de Aracaju e canal do Rio Fundo*. (julho de 1965). Reprodução do relatório do D.N.P.N. Julho de 1935.
- MENDONÇA, Jouberto Uchoa. SILVA, Maria Lúcia Marques e. *Sergipe Panorâmico* / Universidade Tiradentes; Organização de Jouberto Uchoa de Mendonça e Maria Lúcia Marques Cruz e Silva. Aracaju: UNIT, 2002.
- MUCKELROY, Keit. *Maritime archaeology*. Cambridge: Cambridge, 1979.
- NEVES, Reynaldo Camargo. *Principais Portos Brasileiros, Sua Infraestruturas, Problemas e Possíveis Soluções*. Prêmio de Produção Científica de 03 a 07 de outubro de 2011,

NUNES, Maria Thetis. *História de Sergipe*, a partir de 1820 / Maria Thetis Nunes – Rio de Janeiro: Catedral Brasília: INL, 1978.

ORNELAS, Ronaldo dos Santos. *Relação Porto/Cidade: O Caso de Santos*. São Paulo, 2008.

ORSER JÚNIOR, C. *Introdução à Arqueologia Histórica*. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1992.

PAES, Luciana Cingano. O Desempenho do Terminal Portuário de Sergipe, 1995-1999. Monografia elaborada como requisito para obtenção do Grau de Bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Sergipe, 2000.

SUBRINHO, Josué Modesto dos Passos. *Reordenamento do trabalho: Trabalho escravo e Trabalho livre no nordeste açucareiro*. Sergipe, 1850 / 1930. Aracaju, Funcaju, 2000.

TCHERNIA, A.; POMEY, P & HESNARD, A. 1978. L'épave Romaine de la Madrugue de Giens (var).

RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia até debaixo d' água*. São Paulo: Editora Maranata, 2002.

RISERIO, Antônio. *Uma História do Povo de Sergipe* / Antônio Risério – Aracaju, SE: SEPLAN, 2010.

ROSA, Gilvan dos Santos. *Maruim, coisa que ouvi dizer*: (1997).

SANTOS, Patrícia Lima Moraes. *Permanência e transformações da riqueza em uma Sociedade escravista: Maruim, 1850-1888* / Patrícia Lima Moraes Santos – São Cristóvão, 2002.

SANTOS, Raquel. *Arqueologia da Arquitetura: conceito e metodologia*. Pesquisa em Arquitetura e Construção – parc, Unicamp, recebido em 22/12/2012 aceito em 24/04/2013.

SCHNETZER, Paul. (Maruim-Sergipe). Brasília; Serviço Gráfico do IBGE, 1967,

SILVA, Clodomir. *Álbum de Sergipe*, 1820-1920. Casa Rolemberg de Aracaju.

SILVA, Maria Lúcia Marques Cruz e. *Inventario Cultural de Maruim*; Edição Comemorativa aos 140 de Emancipação Política da cidade. Aracaju, Secretaria Especial de Cultura, 1994.

SILVA, Maria Lúcia Marques Cruz e. *Revista literária do Gabinete de Leitura de Maruim*. Revista Literária- (1890-1891). Subsídio para a história dos impressos em Sergipe. São Cristovão- Sergipe, 2006.

SOBRINHO, Sebrão. *Laudas da História do Aracaju*. "Sebrão, Sobrinho – Trabalho editado à ordem da prefeitura municipal da Aracaju, 1954".

VIAGEM IMPERIAL A PROVÍNCIA DE SERGIPE. Manda publicar: por ordem do Excelentíssimo Sr. Dr. Manuel Cunha Galvão.

WYNNE, J. Pires. *História de Sergipe*, 1575-1930.

REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS

JORNAIS DIGITALIZADOS

Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe. *Apontamentos*-Ano II, 1914.

Fascículo I e II. Volume, II. Aracaju- Sergipe, 1914.

Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe. *A antiga vila de Santo Amaro das Brotas*- Ano 1914. Fascículo III e IV. Volume, II. Aracaju- Sergipe. Aracaju- Sergipe, 1916.

DOCUMENTOS ELETRÔNICOS

http://www.ihgrgs.org.br/cd_mapas_rs/CD/imagens/mapas/cap_2/495-239.htm

<http://jornalgnn.com.br/blog/luisnassif/as-cidades-brasileiras-planejadas>

aracajuantigga.blogspot.com.br/2011/03/aracaju-156-anos.html

<http://www.bahiaflaneur.net/blog2/2010/04/embarcation-mythique-le-saveiro-remis-a-flot.html> ducamendes.blogspot.com

viajeaquil.abril.com.br/materias/ultimos-saveiros-bahia-vento-contra

www.sbpnet.org.br/livro/57ra/programas/conf.../raimundokappel.htm

<http://www.maruim.se.gov.br/noticia-163.html>.

FONTES ORAIS:

MAIA, Helber Lemos, entrevista N 1. Bairro São José, Ruan, Maruim. Entrevistador (es): MAIA, José Francisco dos Santos de. Suporte Transcrição.

PRADO, Gerson Machado, entrevista N 2. Bairro São José, Rua Porto Velho n 15, Maruim. Entrevistador (es): PRADO, José Francisco dos Santos de. Suporte Transcrição.

SANTOS, João dos, entrevista N 3. Bairro São José, Rua Coronel Gonçalo Prado nº29, Maruim. Entrevistador (es): SANTOS, José Francisco dos Santos de. Suporte Transcrição.

SILVA, Manoel d, entrevista N 4, Bairro Lachês de Baixo, S/N. Maruim. Entrevistador (es): SILVA, José Francisco dos Santos de. Suporte Transcrição.

SILVA, Virgílio Soares Da. N 5. Rua Gonçalo Prado, nº 31, Maruim. Entrevistador (es): SANTOS, José Francisco dos Santos de. Suporte Transcrição.

VARJÃO, Ademir Dos Santos N 6. Rua do Matadouro, 24. Bairro Boa Hora, Maruim. Entrevistador (es): SANTOS, José Francisco dos Santos de. Suporte Transcrição.

APÊNDICE A- FORMULÁRIO DE ENTREVISTAS E ENTREVISTAS

Formulário de Entrevista

Parte I: Identificação

Nome:

Endereço:

Gênero: F () M ()

Profissão:

Há quanto tempo mora no Bairro:

Parte II: Conhecer sobre o Porto Velho - Maruim- Se

Conhece como era o Porto Velho?

Como era a movimentação em torno do Porto?

Como eram os antigos prédios?

Parte III: Conhecimento sobre os trapiches do Porto Velho Maruim- SE

Já trabalhou nos trapiches?

Já morou ou conhece alguém que trabalhou no Porto Velho?

Como eram os antigos moradores do Porto Velho?

Parte IV: Opiniões dos moradores quanto as melhorias do Porto Velho

Melhorias no local do Porto Velho. Com relação a revitalização? S () N ()

Obs:

Formulário de Entrevista

Parte: I Identificação

Nome: *ADEMIR SANTOS VARIÃO*
 Endereço: *RUA DO MATAOUCO, 84 - BOA HORA*
 Gênero: F () M (☒)
 Profissão: *BARBEIRO*
 Há quanto tempo morra no Bairro: *30 ANOS*

Parte: II Conhecer sobre o Porto Velho- Maruim- Se

Conhecer como era o Porto Velho? *LEMBRAVA QUANDO AS PESSOAS
 DESEMBARCAVAM NO PORTO.*
 Como era a movimentação em torno do Porto? *MUITO MOVIMENTO.*
 Como eram os antigos prédios? *A BELÉIA DOS PRÉDIOS.*

Parte III: Conhecimento sobre os trapiches do Porto velho Maruim- SE

Já trabalhou nos trapiches? *NAO*
 Já morou ou conhece alguém que trabalhou no Porto Velho? *SIM*
 Como eram os antigos moradores do Porto Velho? *CONHECÍO SÓ O PAI DO
 TRABALHADOR DOS TRAPICHES.*

Parte IV: Opiniões dos moradores quanto as melhorias do Porto Velho

Melhorias no local do Porto Velho, Com relação a revitalização? S(☒) N ()

Obs: *A ESPERANÇA QUE UM DIA AS
 AUTORIDADES TENHA BUA VONTADE DE
 RECUPERAR, O QUE NO PASSADO FOI
 ORGULHO PARA NÓS DA NOSSA CIDADE
 MARUIM.*

Formulário de Entrevista

Parte I: Identificação

Nome: **GERSON MACHADO PRADO**
 Endereço: **RUA PORTO VELHO, 15 - SÃO JOSÉ**
 Gênero: F () M (☒)
 Profissão: **CARPINTEIRO**
 Há quanto tempo mora no Bairro: **40 ANOS**

Parte II: Conhecer sobre o Porto Velho - Maruim- Se

Conhece como era o Porto Velho? **NO PORTO TINHA AS ESCADAS OS TROLES QUE CARREGAVA OS**
ACÚCAR DOS TRAPICHES P/ PORTO.
 Como era a movimentação em torno do Porto? **TINHA UM MOVIMENTO**
MUITO INTENSO.
 Como eram os antigos prédios? **VAZIOS SOBRETUDO**

Parte III: Conhecimento sobre os trapiches do Porto Velho Maruim- SE

Já trabalhou nos trapiches? **SIM**
 Já morou ou conhece alguém que trabalhou no Porto Velho? **SIM**
 Como eram os antigos moradores do Porto Velho? **TRABALHAVA COM EQUILHO,**
ISÍDIO, E É ALGUÉM DE BICINA.

Parte IV: Opiniões dos moradores quanto as melhorias do Porto Velho

Melhorias no local do Porto Velho. Com relação a revitalização? S (☒) N ()

Obs: **FICO MUITO TRISTE COM ESSES**
DEGRADOS POR PARTE DA SOCIEDADE

Formulário de Entrevista

Parte I: Identificação

Nome: JOÃO DOS SANTOS
 Endereço: RUA GONÇALO PRADO, 39
 Gênero: F () M (X)
 Profissão: ARRUMADOR
 Há quanto tempo mora no Bairro: 50 ANOS

Parte II: Conhecer sobre o Porto Velho - Maruim- Se

Conhece como era o Porto Velho?

MUITAS EMBARCAÇÕES
 CHEGAVAM E SAÍAM CARREGA-
 DAS DE COMERCÍO.

Como era a movimentação em torno do Porto?

MUITO MOVIMENTO

Como eram os antigos prédios?

FIXA GOSTO VER OS SOBRADOS

Parte III: Conhecimento sobre os trapiches do Porto Velho Maruim- SE

Já trabalhou nos trapiches? SIM

Já morou ou conhece alguém que trabalhou no Porto Velho? SIM

Como eram os antigos moradores do Porto Velho? ERAM PESSOAS

MUITO AMIGUEIRAS

Parte IV: Opiniões dos moradores quanto as melhorias do Porto Velho

Melhorias no local do Porto Velho. Com relação a revitalização? S (X) N ()

Obs: VAI SER MUITO DIFÍCIL VOLTAR
 OS TEMPOS ATRÁS, MAIS QUE
 O PODER PÚBLICO PODIA DAR UM
 ASPECTO MELHOR PARA ESTE
 LOCAL.

Formulário de Entrevista

Parte I: Identificação

Nome: **MANOELA DA SILVA**
 Endereço: **RUA DO LACHES DE BAIXO, 5/4**
 Gênero: F () M (☒)
 Profissão: **VIGIA**
 Há quanto tempo mora no Bairro: **20 ANOS**

Parte II: Conhecer sobre o Porto Velho - Maruim- Se

Conhece como era o Porto Velho? **COM MUITO MOVIMENTO**
 Como era a movimentação em torno do Porto? **INTENSO**
 Como eram os antigos prédios? **TODOS BONITOS**

Parte III: Conhecimento sobre os trapiches do Porto Velho Maruim- SE

Já trabalhou nos trapiches? **NÃO**
 Já morou ou conhece alguém que trabalhou no Porto Velho? **SIM**
 Como eram os antigos moradores do Porto Velho? **MORADORES DE ITAPECERICA**

Parte IV: Opiniões dos moradores quanto as melhorias do Porto Velho

Melhorias no local do Porto Velho. Com relação a revitalização? S (☒) N ()

Obs: **ESPERO QUE UM DIA AS
 AUTORIDADES, FAÇAM ALGO POR
 ESTE LOCAL, QUE DEIXOU MUITAS
 SAUDADES, PARA OS ANTIGOS
 MORADORES.**

Formulário de Entrevista

Parte I: Identificação

Nome: **VIRGÍLIO SOARES DA SILVA**
 Endereço: **RUA GOMARDO PRADO, 31 - SÃO JOSÉ**
 Gênero: F () M (☒)
 Profissão: **ESTIVADOR**
 Há quanto tempo mora no Bairro: **92 ANOS**

Parte II: Conhecer sobre o Porto Velho - Maruim- Se

Conhece como era o Porto Velho? **CONHEÇO O PORTO VELHO NA LAMA.**
 Como era a movimentação em torno do Porto? **LOCAL ONDE ERA EMBARCAÇÃO A PEQUENA DO ALCAR.**
 Como eram os antigos prédios? **OS SOBRADOS ERAM BEUTIS.**

Parte III: Conhecimento sobre os trapiches do Porto Velho Maruim- SE

Já trabalhou nos trapiches? **SIM**
 Já morou ou conhece alguém que trabalhou no Porto Velho? **SIM**
 Como eram os antigos moradores do Porto Velho? **CONHECIA, SEU VENTÃO DE DE LIMA JOSILDO, MEU CUNHAL.**

Parte IV: Opiniões dos moradores quanto as melhorias do Porto Velho

Melhorias no local do Porto Velho. Com relação a revitalização? **SX) N ()**

Obs: **A MUITA TRISTEZA FOI COM O DESCASO COM A PRAÇA DO TAMARINDOZEIRO, CORTADA A ÁRVORE CENTENÁRIA QUE EXISTIA, PROMETENDO QUE IRIA REVITALIZAR O LOCAL ATÉ AGORA NADA FOI REALIZADO.**

Formulário de Entrevista

Parte I: Identificação

Nome: *HELBER LEMOS MAIA*
 Endereço: *SÍTIO PRAIA HA 5/11*
 Gênero: F () M (X)
 Profissão: *AGRICULTOR*
 Há quanto tempo mora no Bairro: *60 ANOS*

Parte II: Conhecer sobre o Porto Velho - Maruim- Se

Conhece como era o Porto Velho? *Vi bem toda a movimentação do porto, os barqueiros.*
 Como era a movimentação em torno do Porto? *vários embarcações*
 Como eram os antigos prédios? *eram e chamavam-se com o nome de casas. Ainda hoje quando os tem, tem.*

Parte III: Conhecimento sobre os trapiches do Porto Velho Maruim- SE

Já trabalhou nos trapiches? *NÃO*
 Já morou ou conhece alguém que trabalhou no Porto Velho? *Sim*
 Como eram os antigos moradores do Porto Velho? *As pessoas eram muito*
ligadas com a cidade.

Parte IV: Opiniões dos moradores quanto as melhorias do Porto Velho


Melhorias no local do Porto Velho. Com relação a revitalização? S (X) N ()

Obs:


Como minha família tinha casa próxima ao parque e ao estado com o que podia, nós assistimos muitos jogos de nosso sobrado. como era bom.

**APÊNDICE B - FICHA DE CADASTRO NACIONAL DE SÍTIOS
ARQUEOLÓGICO**

Nome do sítio: O PORTO VELHO DE MARUIM, SERGIPE		CNSA: (campo reservado)	
Outras designações e siglas: C. N. S. A			
Município: MARUIM		UF SE	
Localidade: PRACA DA BANDEIRA, S/N BAIXO SÃO JOSÉ			
Outras designações da localidade: PRACA DO TAMARINDEIRO			
Descrição sumária: - ESTRUTURAS DO CAIS DO PORTO - OS TRAPICHAES - OS CASARÕES.			
Sítios relacionados: —			
Nome do proprietário do terreno: ESPAÇO PÚBLICO			
Endereço: —		Cidade: —	UF —
CEP: —	E-mail: —	Fone/Fax: —	
Ocupante atual: —			
Acesso ao sítio: ESTE SÍTIO ESTÁ EM UMA ÁREA URBANA.			
Medidas do sítio:			
Comprimento: 83 m	Largura: 14,60 m	Altura máxima: 57,50 m (a partir do nível do solo)	Área: m ²
Medição: <input type="checkbox"/> Estimada <input type="checkbox"/> Passo <input type="checkbox"/> Mapa <input type="checkbox"/> Instrumento			
Nome e sigla do documento cartográfico: —			
Ano de edição:	Órgão: <input type="checkbox"/> IBGE <input type="checkbox"/> DSG <input type="checkbox"/> Outro	Escala:	

Ministério da Cultura Sistema Nacional de Informações Culturais - SNIC		Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos CNSA / SGPA		 Centro Nacional de Arqueologia - CNA	
Acervo: Instituições: (em que se encontra o material coletado)			Números de catálogo:		
Arte rupestre: <input type="checkbox"/> Pintura <input type="checkbox"/> Gravura <input checked="" type="checkbox"/> Ausente					
Artefatos líticos – Filiação cultura: Tradições:			Fases:		
Complementos:			Outras atribuições:		
Artefatos cerâmicos – Filiação cultura: Tradições:			Fases:		
Complementos:			Outras atribuições:		
Arte rupestre – Filiação cultural: Tradições:			Estilos:		
Complementos:			Outras atribuições:		
Datações absolutas:					
Datações relativas:					
Grau de integridade: <input type="checkbox"/> mais de 75% <input type="checkbox"/> entre 25 e 75% <input checked="" type="checkbox"/> menos de 25%					
Fatores de destruição: <input type="checkbox"/> Erosão eólica <input type="checkbox"/> Erosão pluvial <input type="checkbox"/> Atividades agrícolas <input checked="" type="checkbox"/> Construção de estradas <input type="checkbox"/> Construção de moradias <input type="checkbox"/> Vandalismo					
Outros fatores naturais:					
Outros fatores antrópicos: CONSTRUÇÃO DE UMA PRAÇA SOBRE O ANTIGO PORTO.					
Possibilidade de destruição:					
Medidas para preservação:					

* Em atendimento ao determinado na Lei nº 3.924 de 26 de julho de 1961, que dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos.

Ministério da Cultura <small>Sistema Nacional de Informações Culturais - SNIC</small>		Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos CNSA / SGPA		 IPHAN <small>Centro Nacional de Arqueologia - CNA</small>	
Relevância do sítio: <input type="checkbox"/> Alta <input checked="" type="checkbox"/> Média <input type="checkbox"/> Baixa					
Atividades desenvolvidas no local: <input checked="" type="checkbox"/> Registro <input type="checkbox"/> Coleta de superfície <input type="checkbox"/> Sondagem ou Corte Estratigráfico <input type="checkbox"/> Escavação de grande superfície <input type="checkbox"/> Levantamento de gráficos rupestres					
Responsável pelo registro: Nome: JOSE FRANCISCO DOS SANTOS					
Endereço:		Cidade:		UF:	
RUA CARLOS MARQUES, 376		ARACAJU		SE	
CEP:	E-mail:	Fone/Fax:			
49047-080	chico_11@hotmail.com	(049) 3232-1629			
Nome do projeto: O PORTO VELHO DE MADUIM SERGIPE: UM OLHAR ARQUEOLÓGICO					
Nome da instituição: UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE					
Endereço:		Cidade:		UF:	
PRAÇA SAMUEL DE OLIVEIRA		ARACAJU		SE	
CEP:	E-mail:	Fone/Fax:			
49170-000					
Documentação produzida: (quantidade)					
Mapa com sítio plotado: <input type="checkbox"/>		Croqui: <input checked="" type="checkbox"/>		Planta baixa do sítio: <input checked="" type="checkbox"/>	
Planta baixa dos locais afetados: <input type="checkbox"/>		Planta baixa de estruturas: <input checked="" type="checkbox"/>		Perfil estratigráfico: <input type="checkbox"/>	
Perfil topográfico: <input checked="" type="checkbox"/>		Foto aérea: <input checked="" type="checkbox"/>		Foto colorida: <input checked="" type="checkbox"/>	
Foto preto e branco: <input checked="" type="checkbox"/>		Reprografia de imagem: <input type="checkbox"/>		Imagem de satélite: <input checked="" type="checkbox"/>	
Cópia total de arte rupestre: <input type="checkbox"/>		Cópia parcial de arte rupestre: <input type="checkbox"/>		Ilustração do material: <input type="checkbox"/>	
Caderneta de campo: <input type="checkbox"/>		Vídeo/filme: <input checked="" type="checkbox"/>		Outra: <input type="checkbox"/>	
Quantidade de imagens anexadas à Ficha de Registro para inclusão no Banco de Imagens: <input type="checkbox"/>					
Bibliografia: FOI ANADIZADO AS ESTRUTURAS DO PORTO VELHO, ASSIM COMO OS TRAPICHES OS CASARÕES, QUE FAZEM PARTE COMPLEXO DO PORTO VELHO.					
Observações:					
Data: 28/11/2014		Assinatura: 